

STRASSEN UND VERKEHR

ZAHLEN UND FAKTEN

2008

**Herausgeber:**

Bundesamt für Strassen ASTRA

Konzept und Realisation:

Informato AG, Zürich

Recherchen und Text:

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bestellungen:

Bundesamt für Strassen

ASTRA

Eidg. Dep. für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation

3003 Bern

Bundesamt für Strassen ASTRA

Eidg. Dep. für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation

3003 Bern

Tel. Nr.: 031 322 94 11

Fax Nr.: 031 323 23 03

E-Mail: info@astra.admin.ch

Internet: www.astra.admin.ch

Inhalt	Seite
	Die Aufgaben des ASTRA 2
Nationalstrassen und Baustellen	Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes 3
	Gesamtlängen nach Strassentypen 4
	Klassierung der Nationalstrassen 5
	Das Nationalstrassennetz 6
	Eröffnungen und Inbetriebnahmen 2008–2012 7
	Nationalstrassen-Tunnels 8
	Der modernste Tunnel der Schweiz 9
	Autobahn-Restaurants und -Tankstellen (Raststätten) 10
	2,15 Milliarden für Bau, Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen 11
	Grosse Baustellen auf dem Nationalstrassennetz 12
	Umfangreiche Unterhaltsbaustellen auf dem Nationalstrassennetz 2008 13–15
	Europastrassen durch die Schweiz 16
Finanzierung	Finanzierung 17
	Aufwendungen und Einnahmen für das Strassenwesen 18–19
Schwerverkehr	Schwerverkehrskontrollen 2007 20–21
	Schwerverkehrskontrollzentren 22
Verkehrsfluss und Verkehrsmanagement	Alpenquerender Güterverkehr 2007 23
	Belastung der Nationalstrassen 2007 24
	Verkehrsfluss auf dem Nationalstrassennetz 2007 25
	Stautwicklung auf den Nationalstrassen 2007 26
	Verkehrsmanagementzentrale (VMZ-CH) 27
Langsamverkehr	Langsamverkehr 28
	Historische Verkehrswege 29
	Wanderwege 30
	Velowege 31
Strassenverkehr und Fahrzeuge	Neue Bestimmungen im Strassenverkehr 32
	Auszug aus der Administrativmassnahmen-Statistik (ADMAS) 2007 33
	Markante Massnahmen zur Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit 34
	Inverkehrsetzung neuer Strassenfahrzeuge nach Fahrzeuggruppe und Fahrzeugart 1995–2007 35
	Details zum Fahrzeugbestand in der Schweiz 36
	Motorisierungsgrad in Europa 37
Organisatorisches	Strassenverkehrsämter 38
	Kantonspolizeien 39
	Adressen des ASTRA 40



DIE AUFGABEN DES ASTRA

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist die Schweizer Fachbehörde für die Strasseninfrastruktur und den individuellen Strassenverkehr. Am 1. Januar 2008 hat sich das Aufgabengebiet des ASTRA entscheidend vergrössert. Mit Inkrafttreten der Neugestaltung des Fi-

nananzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) hat es die Bauherren- und Betreiberaufgaben für das Nationalstrassennetz übernommen. Im Verantwortungsbereich des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wirkt das ASTRA für eine nachhaltige und sichere Mobilität auf der Strasse.

Das Bundesamt für Strassen übernimmt folgende Aufgaben:

- Fertigstellen eines sicheren, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Nationalstrassennetzes und Erhaltung seiner Substanz;
- Sicherstellen der Funktionstüchtigkeit des Nationalstrassennetzes und dessen Einbindung in das transeuropäische Strassennetz;
- Gewährleistung des Zugangs von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr;
- Verbessern der Sicherheit aller am Strassenverkehr teilnehmenden Personen und Fahrzeuge;
- Senken der Umweltbelastung durch den Strassenverkehr.

Dabei nimmt das ASTRA insbesondere folgende Funktionen wahr:

- Es bereitet Entscheidungen für eine kohärente Politik im Bereich des Strassenverkehrs, einschliesslich des Strassengüterverkehrs, und der Verkehrssicherheit auf nationaler und internationaler Ebene vor und setzt sie um. Dazu gehören:
 - Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen;
 - Vollzug der Regelung über die Verwendung des für den Strassenverkehr bestimmten Anteils der Mineralölsteuer;
 - Anforderungen an Fahrzeuge und Personen im Strassenverkehr, Verhalten im Strassenverkehr, Fuss- und Wanderwege, Velowege und historische Verkehrswege (Langsamverkehr).
- Es hat die Oberaufsicht über die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung.
- Es instruiert Beschwerden an den Bundesrat gegen örtliche Verkehrsmassnahmen.



WEITERENTWICKLUNG DES NATIONALSTRASSENNETZES

Das bestehende Nationalstrassennetz der Schweiz basiert im Wesentlichen auf dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz aus dem Jahre 1960. Seither haben sich Mobilitätsverhalten, Besiedelung und Verkehrsaufkommen markant verändert. Als Folge davon sind die Autobahnen vielerorts an die Grenzen ihrer Belastbarkeit gelangt. Das ASTRA ist zurzeit daran, zuhänden Bundesrat und Parlament zu mehreren Vorlagen Entscheidungsgrundlagen zu erarbeiten, welche dieser Entwicklung Rechnung tragen. Zur Hauptsache sind es drei Handlungsstränge:

Anpassung des Netzbeschlusses: Aufnahme bestehender Strassen ins Netz

Die Zuordnung der bestehenden Verkehrsverbindungen zum Netz von nationaler Bedeutung genügt den heutigen und künftigen Anforderungen nicht mehr in allen Belangen. Deshalb hat der Bund die nationalen Verkehrswege im Rahmen des «Sachplans Verkehr» einer umfassenden Überprüfung unterzogen. Als Basis dafür hat er Kriterien definiert, welche die Verkehrswege von nationaler Bedeutung zu erfüllen haben. Gestützt darauf wurden Vorschläge für die Anpassung des Netzes erarbeitet.

Aufgabe des Bundesamts für Strassen ist es, die vorgeschlagenen Anpassungen am Nationalstrassennetz rechtsverbindlich zu regeln und damit eine langfristige und kohärente Erschliessung aller Landesteile mit Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung sicherzustellen. Formell erfolgt dies durch die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz aus dem Jahre 1960 (Netzbeschluss). Über diese Anpassung haben die Eidgenössischen Räte zu befinden. Es handelt sich dabei fast ausschliesslich um die Überführung bestehender Strassen im Umfang von rund 400 Kilometer Länge aus der Kompetenz der Kantone in die Kompetenz des Bundes.

Engpassbeseitigung: Ergänzung von Fahrstreifen an bestehenden Nationalstrassen

Gemäss Infrastrukturfonds-Gesetz (IFG) sind die Engpässe auf dem bestehenden Nationalstrassennetz zu beseitigen. Für die Ergänzung von Fahrstreifen an bestehenden Nationalstrassen haben die Eidgenössischen Räte im Infrastrukturfonds 5,5 Milliarden Franken bereitgestellt. Per 31. Dezember 2009 hat der Bundesrat den Eidgenössischen Räten eine Vorlage zu unterbreiten, welche die Engpässe auf dem bestehenden Nationalstrassennetz definiert, die Massnahmen zur deren Beseitigung aufzeigt und ein Programm für die Verwendung der gesprochenen 5,5 Milliarden vorlegt. Das Programm ist mit den Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der Kantone und Regionen abzustimmen. Es bildet einen Teil der «Gesamtschau Nationalstrassen».

Gesamtschau Nationalstrasse: Langfristige Gewährleistung der Funktionalität

Im Rahmen der Gesamtschau Nationalstrassen unterbreitet der Bundesrat umfassende Vorschläge für die längerfristige Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des bereits bestehenden und des künftigen Nationalstrassennetzes. Diese Vorlage soll im Wesentlichen dazu dienen, die Koordination zwischen den Agglomerationsprogrammen, der Engpassbeseitigung und der Anpassung des Netzbeschlusses sicherzustellen sowie Schnittmengen zu definieren, Prioritäten zu setzen und die Finanzierung der dafür erforderlichen Massnahmen zu beschreiben. Die «Gesamtschau Nationalstrasse» wird eine grundsätzliche Debatte zur Weiterentwicklung der Nationalstrassen erlauben.



Autobahninstandsetzung zwischen dem Limmattaler Kreuz und der Verzweigung Urdorf Süd.

Nationalstrassen in Betrieb GESAMTLÄNGEN NACH STRASSENTYPEN

Kanton	Autobahnen						Autostrassen				Gemischtverkehrsstrassen		Total km	
	7-spurig		6-spurig		4-spurig		3-spurig		2-spurig		geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb
	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb				
ZH	-	-	37,1	29,7	110,9	82,0	-	1,9	11,1	11,1	-	-	159,1	124,7
BE	-	-	13,2	13,2	136,7	124,4	-	-	62,6	43,8	19,4	19,4	231,9	200,8
LU	-	-	2,6	2,6	55,9	55,9	-	-	-	-	-	-	58,5	58,5
UR	-	-	-	-	53,0	37,1	-	-	6,3	16,3	10,0	16,1	69,3	69,5
SZ	-	-	-	-	52,7	43,2	-	-	-	2,2	-	4,3	52,7	49,7
OW	-	-	-	-	1,8	1,8	-	-	31,1	17,8	1,0	13,3	33,9	32,9
NW	-	-	-	-	22,9	22,9	-	-	0,9	0,9	2,0	-	25,8	23,8
GL	-	-	-	-	16,6	16,6	-	-	-	-	-	-	16,6	16,6
ZG	-	-	-	-	17,7	17,7	-	-	-	-	-	-	17,7	17,7
FR	-	-	-	-	84,2	84,2	-	-	-	-	-	-	84,2	84,2
SO	-	-	-	-	43,8	43,8	-	-	-	-	-	-	43,8	43,8
BS	-	-	3,5	3,5	8,0	6,0	-	-	-	-	-	-	11,5	9,5
BL	-	-	9,5	9,5	20,7	20,7	-	-	-	-	-	-	30,2	30,2
SH	-	-	-	-	1,9	-	-	-	17,2	17,2	-	-	19,1	17,2
SG	-	-	-	-	139,8	139,8	-	-	-	-	-	-	139,8	139,8
GR	-	-	-	-	50,2	43,6	-	-	112,1	90,8	-	27,9	162,3	162,3
AG	-	1,2	11,5	11,5	87,8	86,6	-	-	-	-	-	-	99,3	99,3
TG	-	-	-	-	47,3	42,8	-	-	-	-	-	-	47,3	42,8
TI	-	-	7,3	7,3	108,8	101,7	-	-	20,7	27,8	-	-	136,8	136,8
VD	-	-	3,4	3,4	189,8	189,1	-	-	12,8	12,8	-	-	206,0	205,3
VS	-	-	-	-	89,6	60,1	-	-	15,6	15,6	28,6	28,6	133,8	104,3
NE	-	-	-	-	32,9	32,9	-	-	3,0	3,0	1,9	1,9	37,8	37,8
GE	-	-	-	-	27,2	27,2	-	-	-	-	-	-	27,2	27,2
JU	-	-	-	-	-	20,7	-	-	47,9	8,2	-	-	47,9	28,9
Total	-	1,2	88,1	80,7	1 400,2	1 300,8	-	1,9	341,3	267,5	62,9	111,5	1 892,5	1 763,6

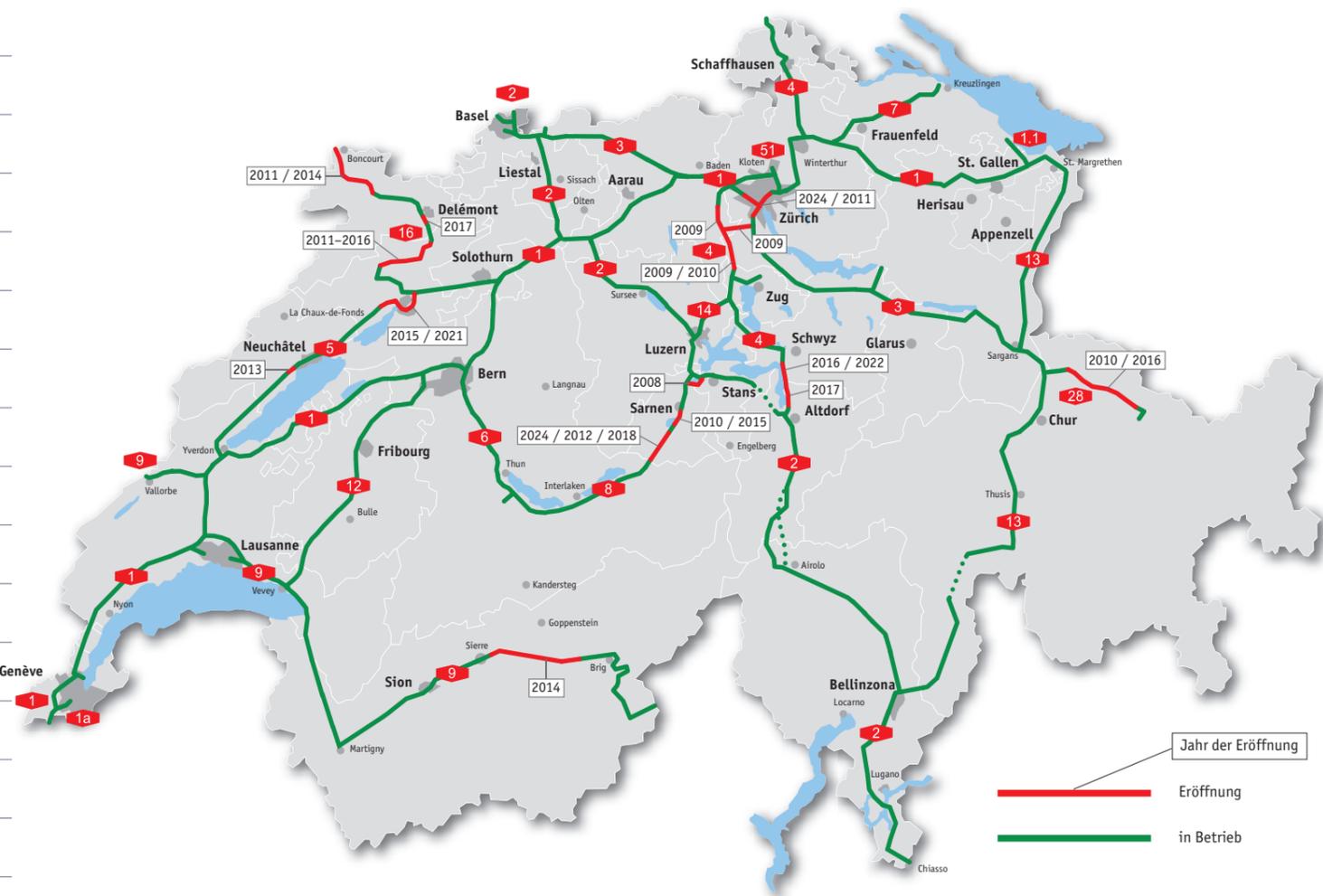
KLASSIERUNG DER NATIONALSTRASSEN

gemäss Nationalstrassengesetz (NSG) vom 8. Mai 1960



DAS NATIONALSTRASSEN-NETZ

Aktuell sind 1763,6 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb. Das zurzeit geplante Netz umfasst 1892,5 Kilometer. Die zur Netzvollendung fehlenden 129,9 Kilometer werden voraussichtlich innerhalb der nächsten 15 Jahre fertig gestellt.



Ende 2007 waren insgesamt 1763,6 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb, nämlich:

• 7-spurige Autobahnen	1,2 km
• 6-spurige Autobahnen	80,7 km
• 4-spurige Autobahnen	1300,8 km
• 3-spurige Autostrassen	1,9 km
• 2-spurige Autostrassen	267,5 km
• Gemischtverkehrsstrassen	111,5 km

Das entspricht 93,2 Prozent der geplanten Netzlänge.

ERÖFFNUNGEN UND INBETRIEBNAHMEN 2008 BIS 2012

2008 werden verschiedene Teilstücke des Nationalstrassennetzes in Betrieb genommen. Der Verbindungstunnel von der A8 zur A2 der Verzweigung Lopper (Kantone Ob- und Nidwalden) verlängert das Netz um 2 Kilometer. Die übrigen drei neuen Abschnitte wirken sich nicht auf die Netzlänge aus. In den Jahren 2009 bis 2012 sollen gesamt 46,6 neue Kilometer dem Verkehr übergeben werden.

Nat. Str.	Kanton	Strecken	Autobahn 6-spurig	Autobahn 4-spurig	Autostrasse 2-spurig
2008					
A1	SO/OW	Übungstunnel für Ereignisdienste (nicht Netzlängen relevant)			0,8 km
A2	BS	Landesgrenze F-Wiese (Basel) Tunnel Luzernerring		0,8 km	
A2	NW	Obkirchen-Acheregg Kirchenwaldtunnel Nordröhre		0,8 km	
A8	OW	Loppertunnel (Anteil OW) Verbindungstunnel			1,1 km
A8	NW	Kantonsgrenze OW-Acheregg Verbindungstunnel			0,9 km
2009					
A1	BE	Zubringer Neufeld			
A1c	AG	Flankierende Massnahmen			
A1	ZH	Bergermoos-Fildern		2,7 km	
A4	ZH	Uetliberg Ost-Fildern		4,6 km	
2010					
A4	ZH	Fildern-Knonau		13,4 km	
A4	ZH	Knonau-Kantonsgrenze ZG		2,8 km	
A4	ZG	Kantonsgrenze ZH-Blegi		2,4 km	
A8	OW	Giswil-Ewil			1,4 km
2011					
A28	GR	Umfahrung Saas			3,7 km
A16	BE	Umfahrung Moutier		2,1 km	
A16	JU	Frontière JU-Bure		4,6 km	
2012					
A16	BE	Moutier-Court			3,1 km
A16	BE	Loveresse-Tavannes			3,7 km
A8	OW	Umfahrung Lungern			3,5 km



NATIONALSTRASSEN-TUNNELS

Das Nationalstrassennetz weist einen hohen Tunnelanteil auf: Heute stehen 220 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 200 Kilometern in Betrieb. Jeder neunte Kilometer verläuft unterirdisch. Im Endzustand wird das Netz mehr als 270 Tunnels mit einer Länge von 290 Kilometern zählen.

Rund 120 Kilometer der heutigen Tunnelstrecken verteilen sich auf die 136 Bauwerke mit zwei Röhren, 84 Tunnels oder rund 80 km sind einröhrig. Mit 16,918 Kilometern ist der Gotthardstrassentunnel (einröhrig) der längste, der Seelisbergertunnel (zweiröhrig) ist mit 9,280 Kilometern die Nummer zwei. Der kürzeste misst nur 30 Meter, er ist der Kap I-Tunnel auf der Simplonstrecke. Nach heutiger Planung wird das Netz im Endzustand 274 Tunnels mit total 290 Kilometern zählen: 148 mit zwei Röhren (150 km), 109 mit einer Röhre (140 km).

21 Tunnels sind heute im Bau. 16 befinden sich in der Phase der Detailprojektierung, sie stehen also kurz vor der Realisierung. Für neun Bauwerke werden die Ausführungsprojekte erarbeitet, dies ist der zweitletzte Schritt vor dem Baubeginn. Acht Tunnelbauvorhaben stehen ganz am Anfang (in Planung) oder haben bereits erste konkrete Formen angenommen (Generelles Projekt).

	1 Röhre (m)	2 Röhren (m)	Total (m)	Anzahl Objekte
In Planung	4 700	0	4 700	2
Generelles Projekt	14 352	0	14 352	6
Ausführungs-Projekt	7 346	1 730	9 076	9
Detail-Projekt	9 571	16 647	26 218	16
In Konstruktion	10 315	21 981	32 296	21
In Betrieb	93 596	110 563	204 159	220
Total	139 880	150 921	290 801	274

Unten: Kommandozentrale San Bernardino
Rechts: San Bernardino Tunnel nach der Totalsanierung
Copyright: Tiefbauamt Graubünden

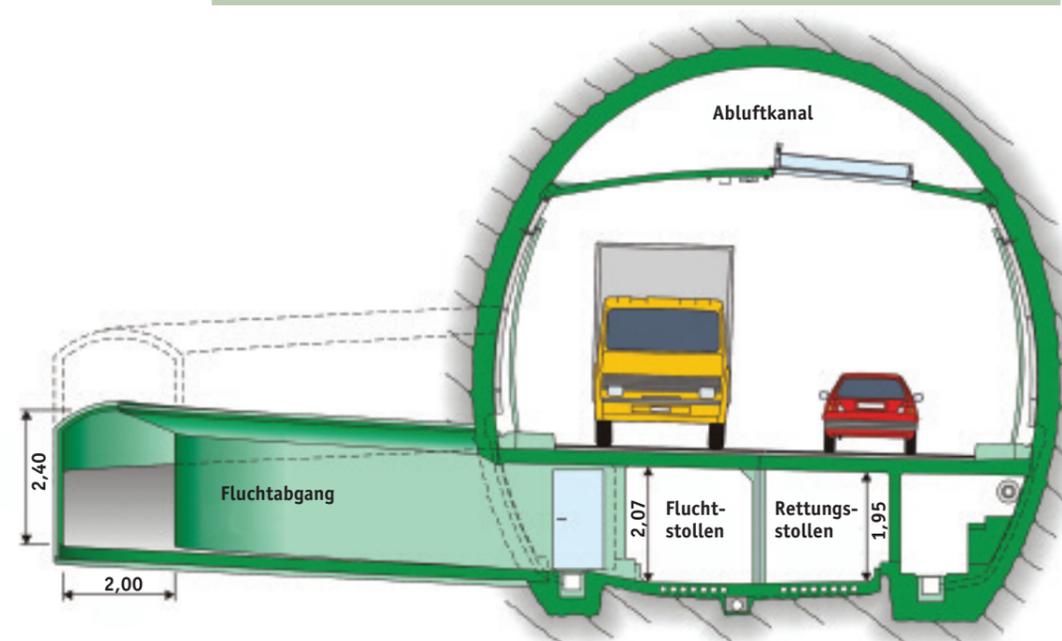


DER MODERNSTE TUNNEL DER SCHWEIZ

Nach einer Totalsanierung, die mehrere Jahre in Anspruch nahm, ist Anfang 2008 auf der A13 der 6596 Meter lange Tunnel durch den San Bernardino wiedereröffnet worden. Für gegen 240 Millionen Franken wurde unter der Federführung des Tiefbauamts des Kantons Graubünden eine Tunnel-Rundumerneuerung durchgeführt, die dem neusten Stand der Technik entspricht.

Der Tunnel durch den San Bernardino – er gehört seit Inkrafttreten der NFA dem Bund – ist zurzeit der modernste Tunnel der Schweiz. Punkto Sicherheit nimmt er im europäischen Vergleich einen Spitzenplatz ein. Über welche sicherheitstechnische Ausrüstung der San-Bernardino-Tunnel verfügt, zeigt diese Liste:

- Rollstuhlgängige Fluchtabgänge alle 350 bis 375 Meter
- Fluchtstollen unter der Fahrbahnplatte
- Rettungsstollen für Blaulichtorganisationen unter der Fahrbahnplatte
- SOS-Nische alle 250 Meter
- Brandnotleuchte alle 50 Meter
- Hydrantenleitung mit Hydranten alle 140 Meter
- Zweimal je sechs Strahlventilatoren
- Brandklappen zum Absaugen des Rauches alle 96 Meter
- Abluftkanal über der Fahrbahn
- Lichtsignal alle 250 Meter
- Windmessungseinrichtung
- Videokamera alle 150 Meter
- CO und Sichttrübungsmessgerät alle 400 Meter
- Brandmeldekabel und Strahlungskabel durch den ganzen Tunnel
- GSM/UMTS-Antenne für die Mobiltelefonie im Tunnel
- Optische Leiteinrichtung



Auch die beste Sicherheitseinrichtung kann nicht verhindern, dass in Strassentunnels Unfälle passieren. Menschliches Fehlverhalten ist die Hauptursache für viele tragische Unfälle in Strassentunnels.

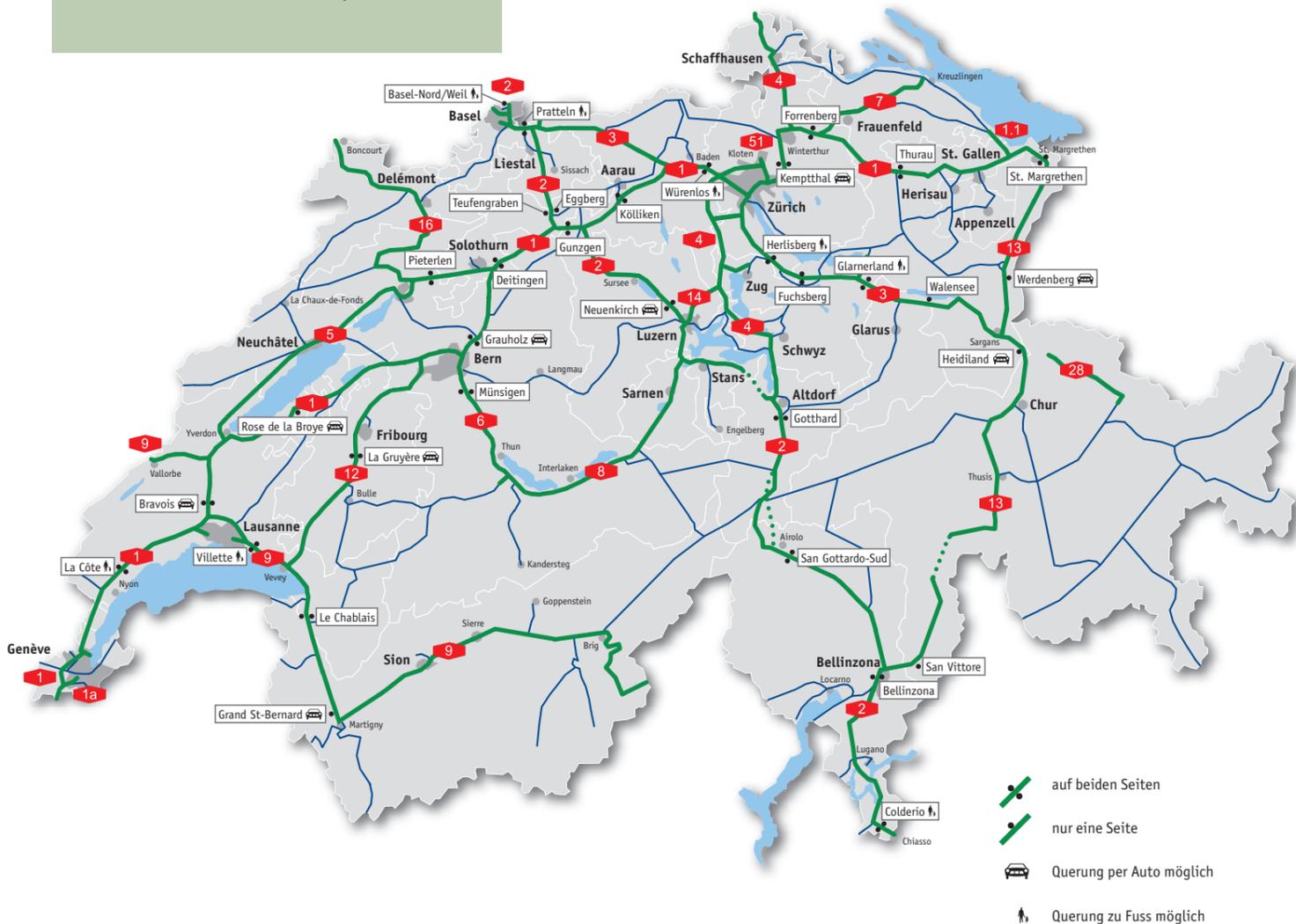


AUTOBAHN-RESTAURANTS UND -TANKSTELLEN (RASTSTÄTTEN)

Raststätten bieten den Reisenden die Möglichkeit, sich auszuruhen, etwas zu essen oder ihr Fahrzeug aufzutanken.

Je nach Art und Volumen des Verkehrs liegt die optimale Distanz zwischen zwei Raststätten bei 40 bis 50 Kilometern.

Aktuell sind auf dem schweizerischen Autobahnnetz 34 Raststätten in Betrieb. Neun Anlagen bieten die Möglichkeit, mit dem Fahrzeug die Fahrtrichtung zu wechseln. Bei sieben Anlagen kann die Autobahn zu Fuss überquert werden.



2,15 MILLIARDEN FÜR BAU, AUSBAU UND UNTERHALT DER NATIONALSTRASSEN

Der Bund investiert im Jahr 2008 rund 2,15 Milliarden Franken in die Nationalstrassen. Für Ausbau und Unterhalt des bestehenden Netzes sind 1,18 Milliarden reserviert; 950 Millionen Franken sollen über den Infrastrukturfonds in den Bau von neuen Teilstücken investiert werden. Nachdem das Parlament in der Wintersession 2007 die nötigen Kredite gesprochen hatte, bewilligte das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die entsprechenden Programme. In der Schweiz sind 1763 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb.

Neubau (Infrastrukturfonds)

Insgesamt stehen für Neubauten im Rahmen der Netzvollendung 950 Millionen Franken zur Verfügung. Im Zuge der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes beginnen dieses Jahr auf zwei Abschnitten die Hauptarbeiten für neue Teilstücke:

- auf der Autobahn A4 in Zug im Bereich Kantonsgrenze Zürich–Lorze
- auf der Autostrasse A8 in Obwalden zwischen Giswil/Grossmatt und Ewil (Tunnel Zollhaus).

Die übrigen Schwerpunkte der Neubautätigkeit betreffen die Weiterführung begonnener Projekte:

- Transjurane (A16) in den Kantonen Bern und Jura
- A9 im Oberwallis
- Westumfahrung Zürich
- Kirchenwaldtunnel (A2/A8) in Nidwalden
- Tunnel Umfahrung Saas in Graubünden (N28)
- Fertigstellung der Nordtangente in Basel

Die grössten Kredite wurden folgenden Kantonen zugeteilt:

• Bern	211,1 Millionen
• Zürich	192,3 Millionen
• Wallis	181,3 Millionen
• Jura	143,6 Millionen
• Obwalden	46,4 Millionen
• Graubünden	38,6 Millionen
• Nidwalden	37,1 Millionen

Ausbau und Unterhalt (Spezialfinanzierung Strassenverkehr)

Für Ausbau und Unterhalt der in Betrieb stehenden Nationalstrassen hat das Parlament 1,18 Milliarden Franken bereitgestellt. Der grösste Teil dieses Betrages wird in die grossen 115 Erhaltungsprojekte investiert; 63 befinden sich in der Projektierungsphase, 42 sind bereits in der Realisierung. Bei folgenden zehn Erhaltungsprojekten starten die Hauptarbeiten 2008:

- | | |
|-------------------|--|
| • A1 Freiburg: | Löwenberg–Gurbrü |
| • A2 Aargau: | Lärmschutz Zofingen |
| • A2 Nidwalden: | Stansstaad–Stans Süd |
| • A2 Tessin: | Piottino |
| • A2 Tessin: | Melide–Bissone |
| • A3 Schwyz: | Blatttunnel, Verbesserung der Sicherheit |
| • A9 Waadt: | Bex–Kantonsgrenze Wallis |
| • A9 Wallis: | St. Maurice–Martigny |
| • A13 Graubünden: | Umfahrung Roveredo |
| • A13 Graubünden: | Cassanawald Süd–Nufenen |

Ein Drittel des Gesamtkredits fliesst in die Romandie und den Kanton Tessin. Die Netzvollendung bleibt auch nach der Neuordnung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen.



GROSSE BAUSTELLEN AUF DEM NATIONALSTRASSENNETZ

Die Hauptgründe für Unterhaltsbaustellen sind: Substanzerhaltung (Werterhaltung) und die Gewährleistung der Sicherheit. Hier ist die Anforderungen an die Griffigkeit der Beläge ein zentrales Kriterium, ein weiteres ist die Erhöhung der Tunnelsicherheit.

Neubau, Ausbau, Unterhalt und Betrieb

Unter Neubau versteht man die erstmalige Realisierung von Nationalstrassenabschnitten gemäss dem vom Parlament verabschiedeten Netzbeschluss. Dazu gehören die eigentliche Netzvollendung (Bsp. A9 Wallis, A16 Transjurane, A4 Zürich, A5 Biel) sowie Teilstücke, die das Parlament später allenfalls neu ins Netz aufnimmt. Mit Ausbau bezeichnet man die Umgestaltung bestehender Anlagen (z. B. Lärmschutz-, Umweltschutzbauten, Wildtierquerungen, zusätzliche Spuren, Tunnelsicherheit, Anpassung an neue technische Bestimmungen und Sicherheits-Normen, Neugestaltung von Anschlüssen usw.). Unter Erneuerung werden umfangreiche Unterhalts- und Ausbauarbeiten auf den bestehenden Nationalstrassen zusammengefasst. Sie benötigen eine eigentliche Projektorganisation. Damit verbunden ist ein hoher Bedarf an Planung, finanziellem Aufwand und personellen Ressourcen.

Als projektfreier baulicher Unterhalt werden kleine Projekte ohne Erfordernis einer speziellen Projektorganisation im eigentlichen Sinn bezeichnet: Hierbei handelt es sich um reaktiven Unterhalt gemäss akutem Handlungsbedarf nach spontanen Schäden (Unfälle, Unwetter).

Der betriebliche Unterhalt gewährleistet den sicheren Betriebs der Nationalstrassen. Hier geht es unter anderem um die Pflege von Mittelstreifen und Böschungen, Reinigung, Schneeräumung und ähnliche Arbeiten.

Bauen unter Verkehr

Grosse Unterhaltsbauarbeiten werden immer unter Verkehr durchgeführt («Bauen unter Verkehr»). Sowohl die Einhaltung der Verkehrs- wie der Arbeitssicherheit muss in jeder Phase, zu jedem Jahres- und Tageszeitpunkt und unter jeder Witterung gewährleistet sein.

Die Verkehrsbelastung wird zudem immer grösser, der Strassenraum also immer knapper (weil die Infrastruktur nur punktuell erweitert werden kann). Zwischen Bern und St. Gallen existiert kein Streckenabschnitt mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von weniger als rund 70'000 Fahrzeugen für 4-Spurstrassen, einzelne Abschnitte wiesen gar Spitzenwerte bis 100'000 Fahrzeuge auf (Gubrist). Damit ist die Verkehrsqualität schon unter normalen Bedingungen im oder nahe am labilen Bereich. Sie kippt aber bei jeder Veränderung wie zum Beispiel Querschnittsre-

duktion (weniger und/oder schmalere Fahrstreifen) und/oder Geschwindigkeitsreduktion definitiv in den labilen Bereich mit Stockungen oder Stau.

Linienbaustellen und Bausaison

Autobahnbaustellen sind ausgesprochene Linienbaustellen. Das bedeutet einen grossen logistischen Aufwand für den gesamten Baustellenbetrieb. Die Baustellenver- und Entsorgung ist einerseits extrem anforderungsreich und andererseits extrem labil: Tritt in der Linie ein Problem auf (Verkehrsunfälle/Pannen etc.), brechen alle Ver- und Entsorgungswege zusammen.

Bereits im Mittelland begrenzen die klimatischen Verhältnisse die «Bausaison» für die grossen Unterhaltsarbeiten auf die Monate zwischen Anfang April und Ende Oktober. Belagsarbeiten bedingen Temperaturen von 10 bis 15 Grad Celsius, sonst erreichen die Beläge die für Nationalstrassen erforderliche Qualität nicht.

Fahrbahnbreiten

Die Standardquerschnitte, insbesondere die Standardbreiten der Fahr- und Standspuren, datieren noch häufig «von damals». Viele Strecken wurden in den 60er und 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts erstellt. Sie sind also nach heutigen Standards zu schmal. Dies stellt im Baustellenbereich sowohl die Automobilisten wie auch die Realisierenden vor Probleme. Wird ein dreissigjähriger Abschnitt im Zuge einer grossen Unterhaltsmassnahme an die heutigen Normen angepasst, sind die Platzverhältnisse sowohl für Baustelleninstallationen und -betrieb wie auch für den fließenden Verkehr begrenzt. Zudem ist die veraltete, aber noch häufig anzutreffende Anordnung der Entwässerungsleitungen im Mittelstreifen nicht unterhaltsfreundlich. Nach aktuellen Standards werden sie ausserhalb des Standstreifens verlegt.



UMFANGREICHE UNTERHALTSBAUSTELLEN AUF DEM NATIONALSTRASSENNETZ 2008

Nationalstrassen benötigen nach einer durchschnittlichen Betriebsdauer von 15 bis 20 Jahren baulichen Unterhalt. Darunter fallen kleinere Arbeiten bis umfassende Erneuerungen von Autobahnabschnitten. Die Lebensdauer der Strassen hängt in erster Linie vom Belag ab. Wird mit Sanierungsarbeiten zu lange gewartet, verschlimmern sich die Schäden rasch und die Kosten steigen exponentiell. Neben dem Belag spielt auch das Verkehrsaufkommen eine Rolle. Dieses ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Gleichzeitig mit den Unterhaltsarbeiten werden die aktuell notwendigen Ausbauten ausgeführt. Durch die zeitliche und örtliche Konzentration von Ausbau und Unterhalt können die Verkehrsbehinderungen minimiert werden. Da die Bauarbeiten wetter- und klimaabhängig sind, wird im Idealfall zwischen April und Oktober gebaut.

Baustelle Löwenberg–Gurbrü



Autobahn A1: Abschnitt Löwenberg–Gurbrü

Zweck:
Gesamterneuerung des 1981 eröffneten Autobahnabschnitts

Auszuführende Arbeiten:
Sanierung von Strassenkörper und Belag (Einbau lärmärmer Belag), Erneuerung von Signalisations- und Sicherheitseinrichtungen, Installation Verkehrsüberwachungssystem (Video), Erneuerung Entwässerung, Anpassung des gesamten Abschnitts an heutige Ausbau-, Umwelt- und Sicherheitsnormen.

Länge:
5,1 Kilometer

Bauzeit:
März bis Dezember 2008

Verkehr:
Ca. 22 000 Fahrzeuge pro Tag

Kosten:
50 Millionen Franken

Bauherrschaft:
Kanton Freiburg im Auftrag des Bundes



*Autobahn
Bex–Martigny
Brücke über
die Rhone bei
St Maurice :
Übersicht über die
Baustelle*

Autobahn A2: Abschnitt Emmen Süd– Luzern Süd/Kriens (Cityring Luzern)

Zweck:

Geamternerung des über 30 Jahre alten Autobahnabschnitts Emmen–Kriens, insbesondere der Kunstbauten und Tunnels

Auszuführende Arbeiten:

Erneuerung der Fahrbahn, Sanierung der Brückenbauwerke und der Tunnels (Reussport- und Sonnenbergtunnel). Erneuerung der Entwässerung. Anpassung des Autobahnabschnitts an heutige Ausbau-, Umwelt- und Sicherheitsnormen.

Länge:

Ca. 5 Kilometer

Bauzeit:

2008–2012

Verkehr:

über 85 000 Fahrzeuge pro Tag

Kosten:

Ca. 400 Millionen Franken

Bauherrschaft:

Bundesamt für Strassen

Autobahn A9: Abschnitt Bex–Martigny

Zweck:

Gesamternerung des Autobahnabschnitts zwischen Bex und Martigny, der zwischen 1981 und 1988 in mehreren Etappen in Betrieb genommen wurde.

Auszuführende Arbeiten:

Sanierung von Strassenkörper und Belag, Lärmschutzwände; Erneuerung der Signalisation und der elektromechanischen Anlagen sowie Erneuerungsarbeiten in Tunnels und an Kunstbauten; Anpassung des Autobahnabschnitts an heutige Ausbau-, Umwelt- und Sicherheitsnormen.

Länge:

13,3 Kilometer

Bauzeit:

Mai 2008 – Ende 2009

Verkehr:

Ca. 34 000 Fahrzeuge pro Tag

Kosten:

110 Millionen Franken

Bauherrschaft:

Bundesamt für Strassen



Autobahn A12: Abschnitt Flamatt–Bümpliz

Zweck:

Gesamternerung des über dreissig jährigen Abschnitts zur Gewährleistung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit für die kommenden Jahre, Anpassung der Entwässerung und des Lärmschutzes an die heutigen gesetzlichen Normen.

Auszuführende Arbeiten:

Beheben von Schäden am Strassenkörper, Belag, an Brückenabdichtungen, Entwässerungsleitungen und Werkleitungskanälen; Anpassung des Autobahnabschnitts an heutige Ausbau-, Umwelt- und Sicherheitsnormen.

Länge:

7,8 Kilometer

Bauzeit:

April 2007 bis Oktober 2008

Verkehr:

ca. 38 000 Fahrzeuge pro Tag

Kosten:

Rund 100 Millionen Franken

Bauherrschaft:

Kanton Bern im Auftrag des Bundes

Autobahn A13: Abschnitt Cassanawald Süd–Anschluss Nufenen

Zweck:

Instandsetzung des Trasses, der Galerie und des Tunnels Cassanawald sowie der Kunstbauten. Erhöhung der Sicherheit im Tunnel.

Auszuführende Arbeiten:

Belagserneuerung, Instandsetzung Mauer Cassanawald, Ersatz Brücke Nufenen, Instandsetzung und Anpassung von Galerie und Tunnel Cassanawald (Tragkonstruktion, Fluchtwege, elektromechanische Einrichtungen, Entwässerung), Neubau Löschwasserversorgung, Anpassung des Autobahnabschnitts an heutige Ausbau-, Umwelt- und Sicherheitsnormen.

Länge:

2,5 Kilometer

Bauzeit:

2008 bis 2010, jeweils von Ostern bis Mitte November

Verkehr:

Ca. 7 000 Fahrzeuge pro Tag

Kosten:

Ca. 38 Millionen Franken

Bauherrschaft:

Kanton Graubünden im Auftrag des Bundes

*Bild oben
Mauer
Cassanawald
Betonabtrag mit
Reprofilierung und
Ersatz Mauerkrone*

*Bild unten
Tunnel
Cassanawald
Betonabtrag mit
anschliessendem
Vorbetonieren*

Unterhaltsplanung Nationalstrassen (UPLaNS)

Vorgaben des Bundes

Die Gesamterneuerung von Autobahnabschnitten erfolgt nach der übergeordneten Unterhaltsplanung des Bundes. Nach Vorgabe des Bundes sind Substanzerhaltungen und Ausbau der Nationalstrassen konzentriert in Erhaltungsprojekten von höchstens 15 km Länge auszuführen. Die Distanz bis zum nächsten Abschnitt mit Baustelle soll mindestens 30 km betragen. Während den nächsten 15 Jahren nach Beendigung der Bauarbeiten darf es auf dem gleichen Teilstück keine Baustelle mit Verkehrsbehinderung mehr geben.

Vorgabe des Bundes für die Unterhaltsplanung Nationalstrassen

- max. Länge einer Autobahn-Baustelle: 15 km
- min. Abstand zwischen zwei Autobahn-Baustellen: 30 km
- Mindestdauer für baustellenfreie Fahrt (ab Bauabschluss): 15 Jahre

Vorteile der Unterhaltsplanung mit Erhaltungsprojekten

Die Bildung von Erhaltungsprojekten, d. h. von Abschnitten, auf welchen zum gleichen Zeitpunkt Unterhaltmassnahmen und/oder ein Ausbau mit Verkehrsbehinderungen erfolgen, hat folgende Vorteile:

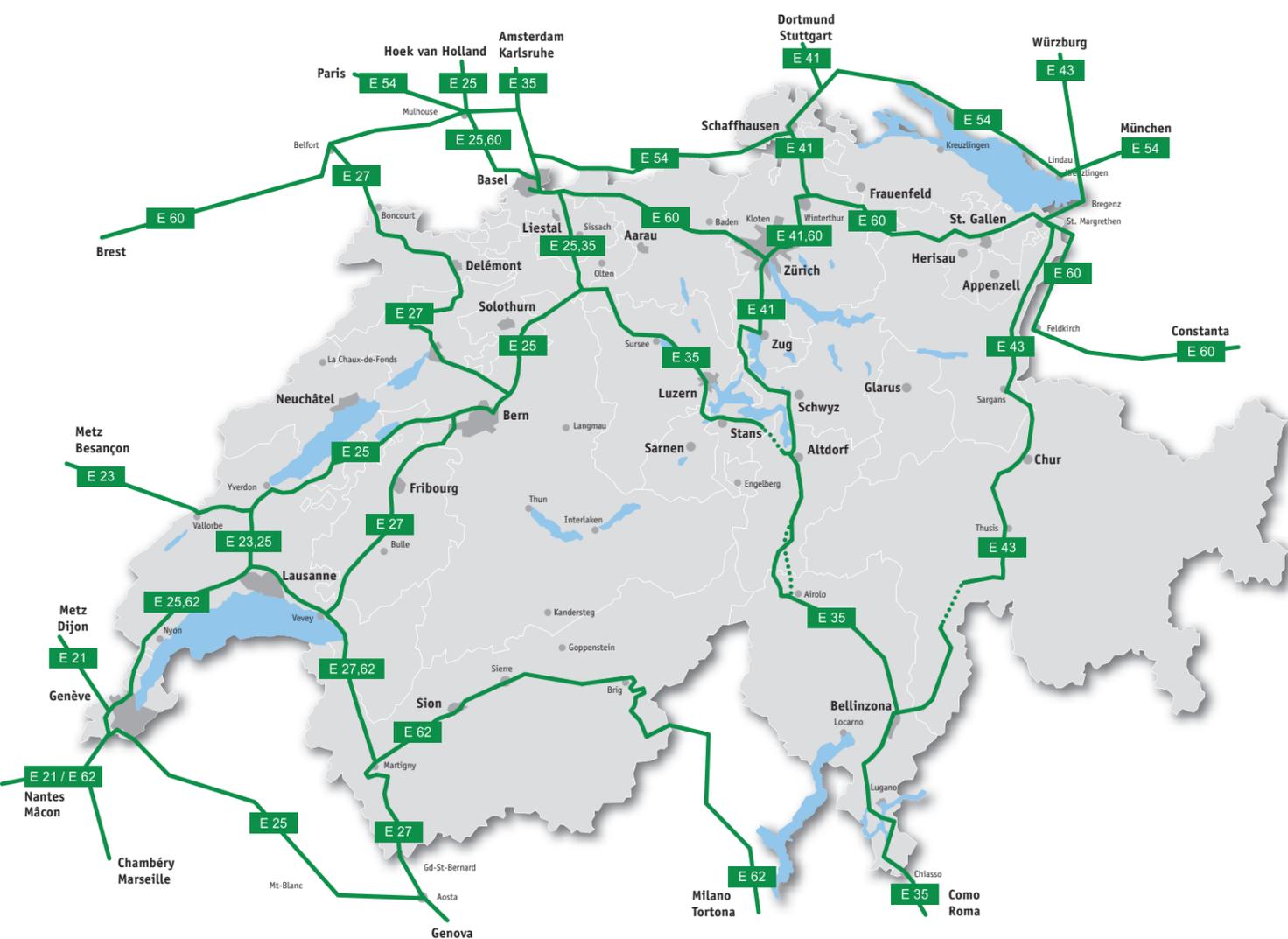
- Weniger Baustellen und weniger Verkehrsbehinderungen dank koordinierten Bauarbeiten
- Ein optimierter Einsatz der finanziellen Mittel
- Eine langfristige Sicherstellung von funktionstüchtigen Strassenverbindungen
- Die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen





EUROPASTRASSEN DURCH DIE SCHWEIZ

Die Nationalstrassen sind auch Hauptachsen des internationalen Verkehrs. Elf Europastrassen führen durch die Schweiz, praktisch ausschliesslich auf dem Nationalstrassennetz. Europastrassen erkennt man überall am weissen E mit der Strassennummer auf grünem Grund.



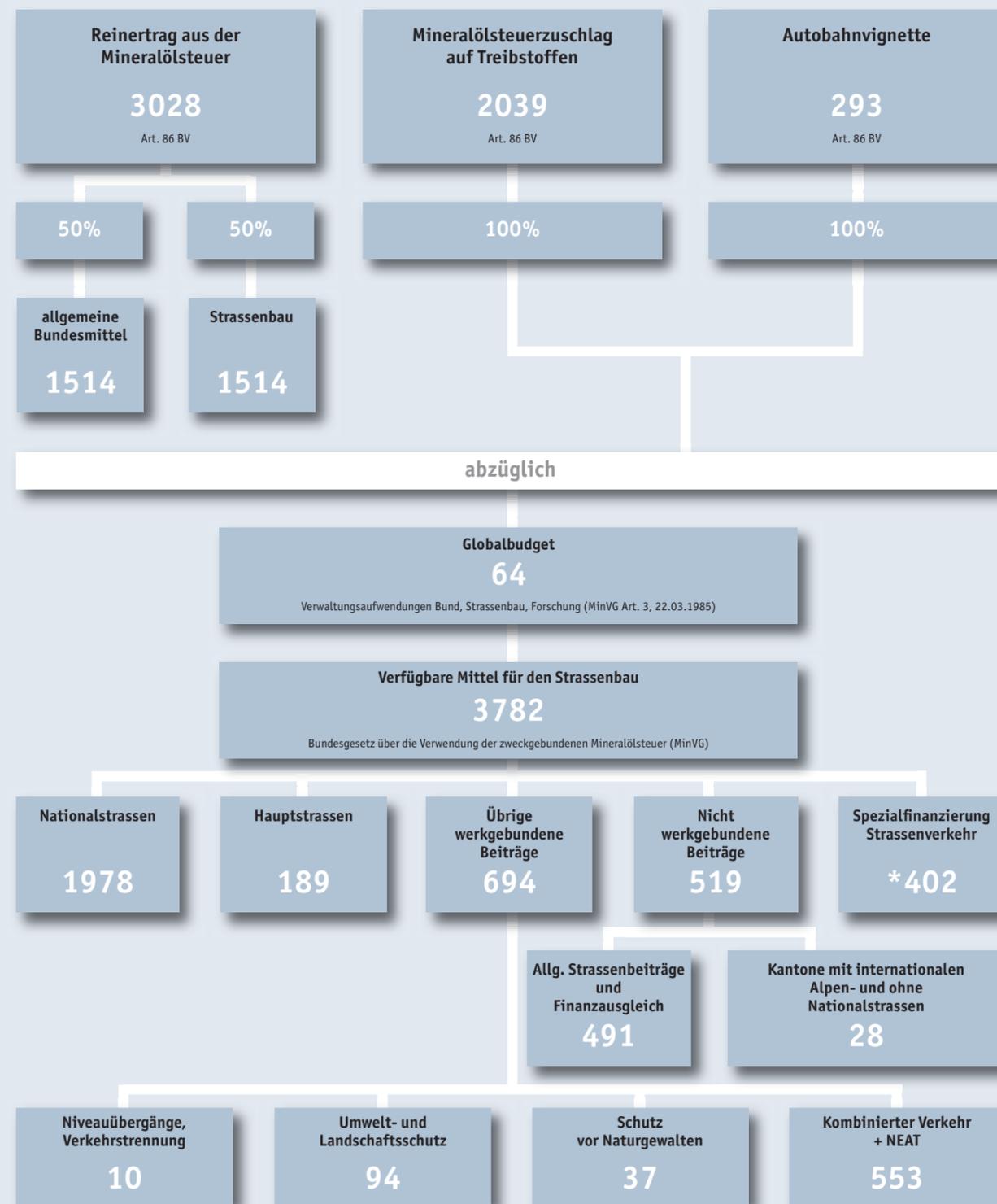
- E 21: (Dijon)–Genève
- E 23: (Besançon)–Vallorbe–Lausanne
- E 25: (Mulhouse)–Basel–Verzweigung Härkingen–Bern–Lausanne–Genève–(Mont-Blanc)
- E 27: (Belfort)–Porrentruy–Bern–Martigny–Grand St-Bernard–(Aosta)
- E 35: (Offenburg)–Basel–Verzweigung Härkingen–Luzern–Aldorf–St. Gotthard–Bellinzona–Lugano–Chiasso–(Como)

- E 41: (Stuttgart)–Schaffhausen–Zürich–Aldorf
- E 43: (Bregenz)–St. Margrethen–Buchs–Chur–San Bernardino–Bellinzona
- E 54: (Waldshut)–Schaffhausen–(Singen)
- E 60: (Mulhouse)–Basel–Zürich–Winterthur–St. Gallen–St. Margrethen–(Feldkirch)
- E 62: (Mâcon)–Genève–Lausanne–Martigny–Simplon–(Milano)
- E 712: Genève–(Chambéry)



Verwendung der im Jahr 2007 für Strassenaufgaben zweckgebundenen Einnahmen in Millionen Schweizer Franken

FINANZIERUNG



* Übrige Einnahmen

AUFWENDUNGEN UND EINNAHMEN FÜR DAS STRASSENWESEN

Rechnung (in Millionen Franken)

	1985–2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nationalstrassen								
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb	20 099,1	1 471	1 502	1 426	1 448	1 310	1 184	1 263
Passiv-Zinsen vor 1985	1 666,5							
Erneuerung	422,0							
(1958–1984; ab 01.01.1997; Nationalstrassen, Unterhalt)	1 432,0	457	488	517	534	580	612	549
Baulicher Unterhalt	1 912,5							
Betrieblicher Unterhalt inkl. Schadenwehren	1 820,8	122	128	128	124	129	130	165
Polizei bis 31.12.1994	810,0							
Hauptstrassen	3 466,8	214	209	201	195	191	188	189
Übrige werkgebundene Beiträge								
Niveauübergänge / Verkehrstrennung–BAV	908,1	38	28	28	24	25	17	10
Huckepack, Autoverlad und NEAT–diverse BAV	2 425,4	399	563	573	587	701	602	553
Bahnhofparkanlagen (bis 31.12.1995)	101,3							
dito, Darlehen (bis 31.12.1995)	6,1							
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr)	1 716,3	156	149	152	110	102	108	94
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten	553,8	30	33	32	24	22	33	37
Nicht werkgebundene Beiträge								
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich	5 072,2	450	417	390	416	423	423	434
dito, ausserordentlicher Anteil	1 823,1	76	78	65	55	55	57	58
Internationale Alpenstrassen/Kantone ohne Nationalstrassen	389,8	29	27	25	26	27	27	28
Forschung (bis 2006)	118,0	10	10	10	11	11	10	–
Verwaltung (bis 2006)	179,1	17	17	25	27	26	26	–
Globalbudget (ab 2007)								64
Total Ausgaben	44 921,9	3 469	3 649	3 572	3 581	3 602	3 417	3 444
Aus Mineralölsteuer auf Treibstoffen, Mineralölsteuerzuschlag und Autobahnvignette	45 181,5	3 692	3 631	3 682	3 716	3 756	3 770	3 846
Übrige Einnahmen (Lizenzen, Darlehen, Rückzahlung)	12,4	–	–	–	–	–	–	–
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»	+ 2 119,8	+ 223	-18	+110	+135	+154	+353	+ 402
Stand der Spezialfinanzierung	3 251,0	3 474	3 456	3 566	3 701	3 855	4 208	4 610



SCHWERVERKEHRS- KONTROLLEN 2007

Schwerverkehrskontrollen sorgen für eine bessere Einhaltung der Vorschriften. Sie erhöhen die Verkehrssicherheit und tragen zum fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern bei. Dabei sollen die gesetzlichen Vorschriften für Fahrer, Fahrzeug und Ladung gemäss dem Grundsatz «Was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht» noch besser durchgesetzt werden. 2007 unterstützte der Bund die Kantone bei der Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen deshalb mit rund 20 Millionen Franken. Die entsprechenden Leistungsvereinbarungen schliesst das UVEK mit den Kantonspolizeien ab.

gemäss dem Grundsatz «Was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht» noch besser durchgesetzt werden. 2007 unterstützte der Bund die Kantone bei der Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen deshalb mit rund 20 Millionen Franken. Die entsprechenden Leistungsvereinbarungen schliesst das UVEK mit den Kantonspolizeien ab.

Details zu den Schwerverkehrskontrollen:

- Pro kontrolliertes Fahrzeug sind mehrere Beanstandungen möglich
- 54 Prozent der kontrollierten LKW waren in der Schweiz, 43 Prozent in der EU und 3 Prozent in übrigen Staaten immatrikuliert.
- Mehr als 20 Prozent der Beanstandungen betrafen Verstösse gegen die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen (ARV), knapp 18 Prozent Verstösse gegen die Gewichtsbestimmungen (Überschreiten der zulässigen Gesamtgewichte und/oder Achslasten) und 15 Prozent der Beanstandungen erfolgten wegen technischen Mängeln am Fahrzeug (VTS).

Erläuterung der Beanstandungsgründe:

- ADR/SDR:** Verstoss gegen die Bestimmungen über die Beförderungen von gefährlichen Gütern auf der Strasse
- VTS:** Verstoss gegen die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge
- Gewicht:** Überschreiten des zulässigen Gesamtgewichts und/oder Überschreiten der zulässigen Achslast
- LSVA:** Verstoss gegen die Bestimmungen über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA (keine Ordnungsbusse möglich)
- FiaZ:** Fahren in angetrunkenem Zustand (keine Ordnungsbusse möglich)
- FuD/FuM:** Fahren unter Drogen- resp. Medikamenteneinfluss (keine Ordnungsbusse möglich)
- ARV:** Verstoss gegen die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen

OB: Ordnungsbusse
A: Anzeige

Kanton	Total Stunden	Kontrollierte FZ	CH	EU	Andere Länder	Total Beanstandungen	ADR /SDR		VTS		Sonntagsfahrverbot		Gewicht		LSVA	FiaZ	FuD/FuM	ARV		Lizenz / Fahrbescheinigung		Andere	
							OB	A	OB	A	OB	A	OB	A				OB	A	OB	A	OB	A
							AG	6 272	4 823	3 020	1 750	53	721	5	23	4	65	0	0	15	213	0	4
AR	1 175	576	517	59	0	24	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	17	0	0	0	0
BE	18 352	10 657	10 070	563	24	1 844	22	56	75	114	22	18	182	443	188	23	3	32	150	0	84	384	48
BL	12 341	8 273	4 606	3 616	51	2 843	18	58	124	206	38	12	126	376	7	10	2	330	167	19	57	878	415
BS	4 264	1 461	640	752	69	529	1	16	1	127	0	8	10	39	6	1	0	12	88	0	0	28	192
FR	2 265	699	620	77	2	217	0	2	2	8	3	2	23	64	0	0	0	9	40	2	9	18	35
GL	1 880	2 592	1 685	904	3	547	4	9	2	4	5	0	46	58	3	0	0	61	122	1	0	200	32
GR*	5 064	7 583	2 834	4 679	70	2 819	2	5	8	289	5	10	96	253	3	4	0	163	573	0	10	223	1 175
JU	2 404	767	594	169	4	68	0	0	0	0	0	1	0	5	0	0	0	2	48	0	0	11	1
LU	11 406	6 475	3 710	2 727	38	2 968	20	35	104	275	39	7	25	62	6	4	0	43	161	5	16	1 064	110
NW	7 104	7 294	2 297	4 957	40	1 681	0	2	90	58	10	1	234	271	0	1	0	94	284	12	507	117	v
OW	1 163	1 894	1 628	242	24	168	1	0	2	5	0	0	5	7	1	1	0	8	41	1	0	88	8
SG	8 693	8 671	6 024	2 587	60	1 890	8	25	29	74	1	7	47	157	2	6	2	46	336	7		724	419
SH	4 857	2 274	747	1 482	45	443	2	2	9	63	1	18	4	73	2	20	0	20	117	0	8	63	41
SO	13 188	7 870	4 407	3 410	53	3 789	15	32	0	14	1	0	156	490	2	3	0	1 079	132	0	8	972	885
SZ	1 538	711	561	144	6	221	2	1	16	20	0	0	4	12	2	0	0	17	76	0	4	53	14
TG	12 588	12 251	7 522	4 464	265	3 098	5	34	177	253	7	2	131	300	2	8	0	78	660	2	42	974	423
TI	10 535	16 744	6 366	7 512	2 866	4 344	7	69	235	932	40	44	74	192	2	4	0	272	540	0	9	1 095	829
UR	15 768	29 630	8 771	19 800	1 059	5 834	12	26	134	1 756	18	39	914	809	1	18	0	64	374	0	29	858	782
VD	11 814	14 061	10 886	3 148	27	1 034	0	7	4	17	1	6	47	226	5	3	0	35	388	0	0	156	139
VS	4 859	2 730	2 016	698	16	771	4	30	4	24	2	7	21	146	0	5	1	23	369	0	4	50	81
ZG	3 566	3 271	2 829	420	22	604	0	0	1	3	0	2	10	28	0	8	0	20	189		61	213	69
Total	161 096	151 307	82 350	64 160	4 797	36 457	130	432	1 021	4 307	193	184	2 170	4 224	232	123	12	2 428	5 161	49	848	8 212	6 731

* inkl. Schwerverkehrskontrollzentrum in Unterrealta an der A13

Die Ergebnisse des Kantons Zürich konnten aufgrund unterschiedlicher Erhebungsmethoden nicht in diese Tabelle aufgenommen werden.

SCHWERVERKEHRS-KONTROLLZENTREN

Schwerverkehrskontrollzentren sorgen dafür, dass zwischen dem Schienen- und Strassengüterverkehr gleich lange Spiesse geschaffen werden. Sie stellen sicher, dass insbesondere auf den grossen Transitachsen die Sicherheit im Strassenverkehr weiter verbessert wird.

Dabei sollen die gesetzlichen Vorschriften für Fahrer, Fahrzeug und Ladung gemäss dem Grundsatz «Was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht» noch besser durchgesetzt werden.

Betrieben werden die Schwerverkehrskontrollzentren durch die Kantonspolizei des Standortkantons. Sie haben den Auftrag, die Einhaltung der Verkehrsregeln und der technischen Fahrzeugvorschriften zu überwachen. Kontrolliert werden Gewicht und Abmessungen der Lastwagen, ihre Ladung und ihr technischer Zustand (Bremsen, Lenkung, allgemeiner Zustand). Auch die Chauffeure werden überprüft. Kontrolliert werden die Führerausweise und ob die vorgeschriebenen Arbeits- und Ruhezeiten von den Fahrern eingehalten werden. Die Polizei führt auch Alkohol- und Drogentests durch.

Finanzierung

Die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen ist im Verkehrsverlagerungsgesetz verankert. Es handelt sich dabei um eine flankierende Massnahme, die eine faire Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sicherstellen soll. Die zusätzlichen Kontrollen – sowohl mobil als auch stationär – werden vom Bund auf der Grundlage von Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen finanziert. 2007 wendete der Bund dafür rund 20 Millionen Franken auf. Die Gelder stammen aus dem Bundesanteil der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Sobald alle vorgesehenen Kontrollzentren erstellt sind, belaufen sich die jährlichen Kosten für die Kontrollen auf rund 30 Millionen Franken.

Standorte

Die Schwerverkehrskontrollzentren werden sowohl auf den wichtigen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen als auch auf anderen Nationalstrassen-Abschnitten mit einem hohen Schwerverkehrsanteil eingerichtet.

Auf der San Bernardino-Route (A13) ist seit November 2004 das Kontrollzentrum von Unterrealta in Betrieb. Hier werden am Nordeingang des San Bernardino-Tunnels die Lastwagen in beiden Fahrtrichtungen kontrolliert. Im Dezember 2007 wurde das Kontrollzentrum in Schaffhausen in Betrieb genommen (A4), im Juni 2008 folgte mit Bern-Mösli (A1/A6) das dritte Zentrum mittlerer Grösse (Midi-Zentrum).

Das Grosszentrum (Maxi-Zentrum) in Ripshausen im Kanton Uri auf der Gotthardachse (A2) ist in Bau. Sein Pendant bei

Bodio im Kanton Tessin ist in der Planung weit fortgeschritten. Zusätzliche mittlere Zentren sind konkret in St. Maurice/VS auf der Zufahrtstrecke zum Simplon und zum Grosse St. Bernhard (A9) und in Oensingen/SO auf der Ost-West-Achse (A1) geplant.

Bis 2012 sollen gemäss heutiger Planung total rund zwölf Schwerverkehrskontrollzentren auf dem Nationalstrassennetz in Betrieb sein.

Abstellflächen

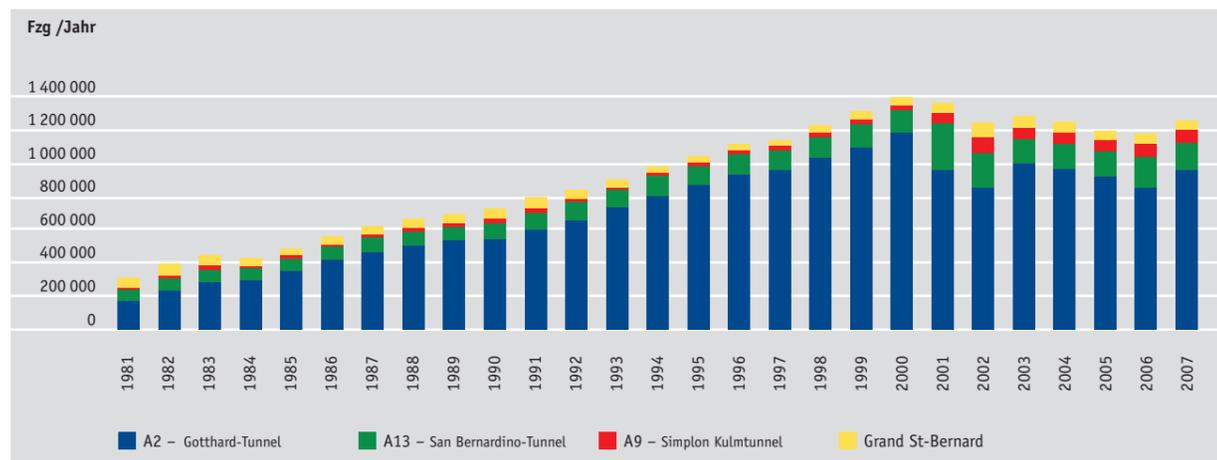
Das Verkehrsmanagement für den alpenquerenden Güterverkehr benötigt Abstellflächen für Lastwagen, damit der LKW-Verkehr optimal dosiert werden kann. Deshalb werden insbesondere die Maxi-Zentren nördlich und südlich des Gotthardstrassentunnels über entsprechende Abstellflächen verfügen. Bei aussergewöhnlichen Ereignissen übernehmen sie auch die Funktion eines Warteraumes für Lastwagen (zum Beispiel Unfall, starker Schneefall). Die heutigen Warteräume auf dem Standstreifen der Autobahn A2 in den Kantonen Nidwalden, Uri und Tessin werden dann nicht mehr benötigt. Dies bringt wesentliche Vorteile: Die Verkehrssicherheit steigt und die Bedingungen für die wartenden Chauffeure verbessern sich markant.



Schwerverkehrskontrollzentrum Schaffhausen

SVKZ Profiler mit LKW

Alpenquerender Güterverkehr 1981–2007: Anzahl schwere Strassen-Güterfahrzeuge pro Jahr nach Alpenübergang



ALPENQUERENDER GÜTERVERKEHR 2007

Erstmals seit drei Jahren hat 2007 die Zahl der LKW-Fahrten durch die Schweizer Alpen zugenommen: 1,26 Millionen Lastwagen befuhren die vier grossen Alpenübergänge. Der rückläufige Trend der Jahre 2004 bis 2006 wurde 2007 zumindest unterbrochen. Mit 1,4 Millionen verzeichneten alpenquerenden LKWs markiert das Jahr 2000 nach wie vor die Spitze.

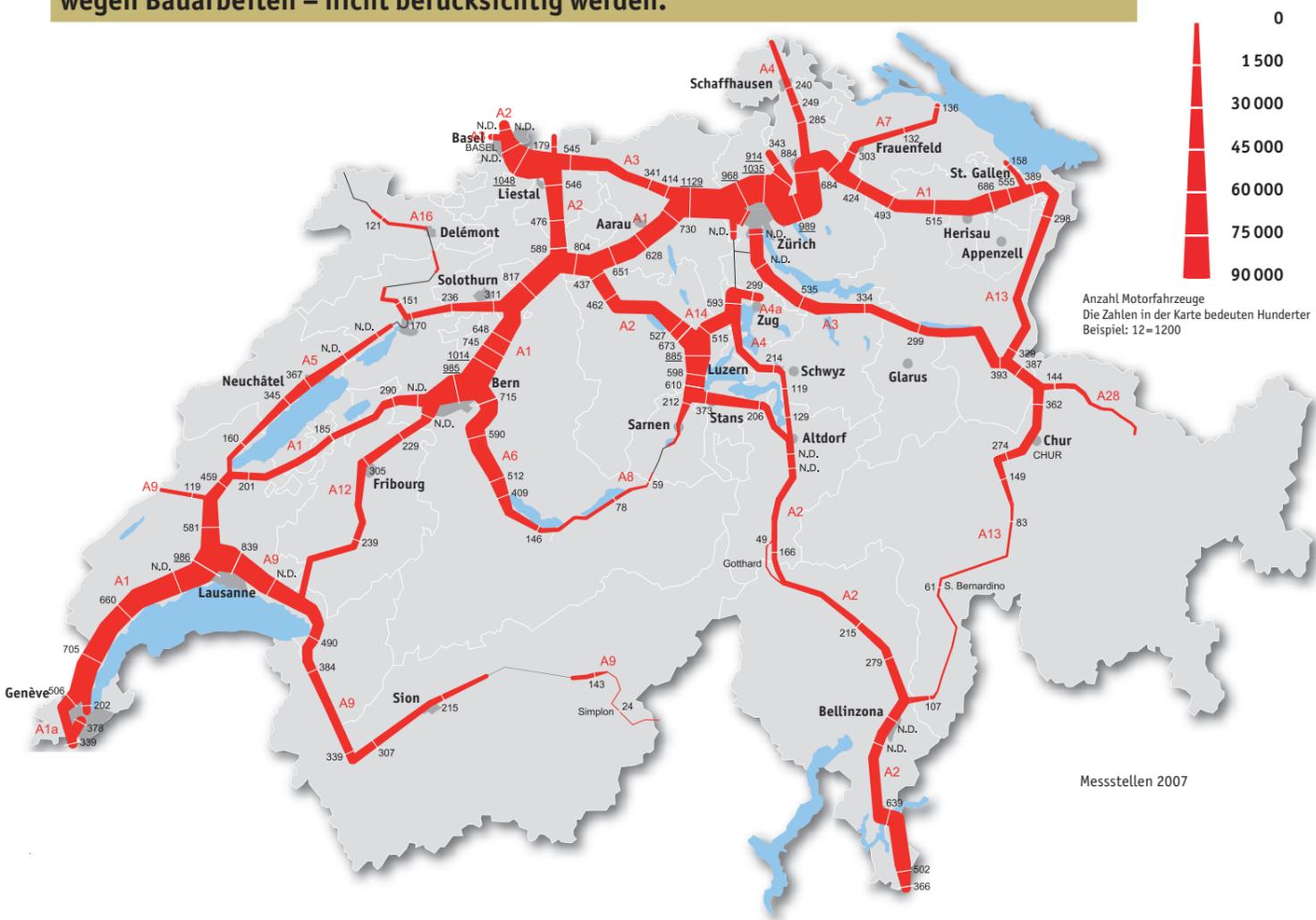
Die Anzahl Fahrten des alpenquerenden Güterschwerverkehrs auf der Strasse hat im Jahr 2007 um 7 Prozent zugenommen, und zwar um 82 135 auf 1 262 525 Fahrzeuge. Die starke Zunahme gegenüber dem Vorjahr ist teilweise durch die Sperrung der Gotthardachse im Juni 2006 nach dem Felssturz auf die A2 bei Gurtellen bedingt. Wird der Monat Juni aus dem Vergleich 2006 und 2007 ausgeblendet, beträgt die Zunahme aber immer noch 4,5 Prozent. Der Vergleich des Jahres 2007 mit dem Mittelwert der letzten 5 Jahre ergibt eine Zunahme von 2,2 Prozent.

Jahr	Gotthard	Gd.St.Bernard	Simplon	SanBernardino	Alle
1981	171 000	57 000	11 000	73 000	312 000
1982	233 000	68 000	15 000	79 000	395 000
1983	283 000	64 000	23 000	79 000	449 000
1984	298 000	48 000	14 000	72 000	432 000
1985	353 000	43 000	19 000	75 000	490 000
1986	419 000	50 000	16 000	80 000	565 000
1987	468 000	49 000	20 000	86 000	623 000
1988	507 000	57 000	20 000	84 000	668 000
1989	538 000	58 000	21 000	82 000	699 000
1990	548 000	64 000	27 000	94 000	733 000
1991	603 000	67 000	28 000	101 000	799 000
1992	659 000	59 000	20 000	109 000	847 000
1993	736 000	50 000	11 000	109 000	906 000
1994	807 000	41 000	19 000	119 000	986 000
1995	871 000	40 000	21 000	115 000	1 047 000
1996	935 000	39 000	24 000	124 000	1 122 000
1997	964 000	36 000	25 000	119 000	1 144 000
1998	1 035 000	44 000	27 000	129 000	1 235 000
1999	1 101 000	48 000	30 000	138 000	1 317 000
2000	1 187 000	52 000	27 000	138 000	1 404 000
2001	966 000	61 000	67 000	277 000	1 371 000
2002	858 000	88 000	98 000	205 000	1 249 000
2003	1 004 000	71 000	72 000	144 000	1 291 000
2004	969 347	65 067	66 598	154 352	1 255 364
2005	924 879	55 901	73 334	149 856	1 203 970
2006	855 618	57 650	82 025	185 097	1 180 390
2007	963 388	55 102	82 087	161 948	1 262 525

BELASTUNG DER NATIONALSTRASSEN 2007

Die automatischen Messstellen des ASTRA erfassten im Jahr 2007 auf dem Schweizerischen Nationalstrassennetz pro Tag im Schnitt rund fünf Millionen Motorfahrzeuge. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung nahm 2007 gegenüber 2006 um knapp 3 Prozent zu.

Das Messstellennetz umfasst zurzeit 163 Strassenquerschnitte, 118 davon lieferten im vergangenen Jahr eine vollständige Datenreihe. 29 Messstellen sind im Verlauf des letzten Jahres neu installiert worden und lieferten aus diesem Grund noch keine vollständigen Daten, die restlichen 16 konnten infolge von grösseren Datenlücken – z.B. wegen Bauarbeiten – nicht berücksichtigt werden.



Automatische Strassenverkehrszählung AVZ 2007

- Durchschnittlicher Tagesverkehr DTV 2007 und Verkehrsentwicklung der Motorfahrzeuge 2006/2007.
- Total des Verkehrs in beiden Richtungen in 24 Stunden.
- Beim durchschnittlichen Tagesverkehr wird der Mittelwert des 24-Stunden-Verkehrs aus allen Tagen des Jahres gebildet. Die Beobachtung des Verkehrsgeschehens und dessen Entwicklung auf dem schweizerischen Strassennetz ist eine

Hauptvoraussetzung für eine vorausschauende Verkehrspolitik. Für Strassen-, Verkehrs- und Umweltpolitik des Bundes, der Kantone und der Gemeinden bilden die statistischen Erhebungen bzw. eine konsistente und anerkannte Datenbasis eine unabdingbare Grundlage. Die gesetzliche Grundlage dazu bildet die Verordnung zum Bundesstatistikgesetz vom 30.06.1993.

VERKEHRSFLUSS AUF DEM NATIONALSTRASSEN-NETZ 2007

Der Verkehr auf den Nationalstrassen ist 2007 stärker gewachsen als in den vorangegangenen Jahren. Gegenüber 2006 betrug die Zunahme knapp drei Prozent. Dies liegt über der mittleren jährlichen Wachstumsrate der letzten zehn Jahre von 2,4 Prozent.

Insgesamt hat die Verkehrsbelastung auf den Schweizerischen Nationalstrassen im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr durchschnittlich um knapp 3% zugenommen. Nachdem in den Jahren 2005 und 2006 ein gedämpftes Verkehrswachstum registriert wurde, liegt die Zunahme im 2007 wieder über der mittleren jährlichen Wachstumsrate der letzten zehn Jahre von +2,4%.

Folgende 10 Messstellen registrierten im Jahre 2007 die grössten durchschnittlichen Verkehrsmengen auf dem Schweizerischen Nationalstrassennetz (mittlere Anzahl Motorfahrzeuge pro Tag und Vergleich mit Vorjahr):

A 1	AG	097	BADEN, BAREGGTUNNEL	112 881	+ 2,9%
A 2	BL	081	MUTTENZ, HARD	104 845	+ 0,1%
A 1C	ZH	240	UMF. ZÜRICH N, SEEBACH	103 526	*)
A 1	BE	056	SCHÖNBÜHL, GRAUHOLZ	101 448	+ 2,2%
A 1	ZH	114	BRÜTTISELLEN N	98 939	+ 3,0%
A 1	VD	226	CRISSIER	98 637	+ 1,8%
A 1	BE	118	BERN, FELSENAUVIADUKT	98 539	+ 2,9%
A 1C	ZH	020	UMF. ZÜRICH N, AFFOLTERN	96 800	+ 2,6%
A 11	ZH	241	OPFIKON	91 392	+ 4,0%
A 2	LU	115	LUZERN, REUSSPORTTUNNEL	88 493	+ 1,8%

*) neue Messstelle

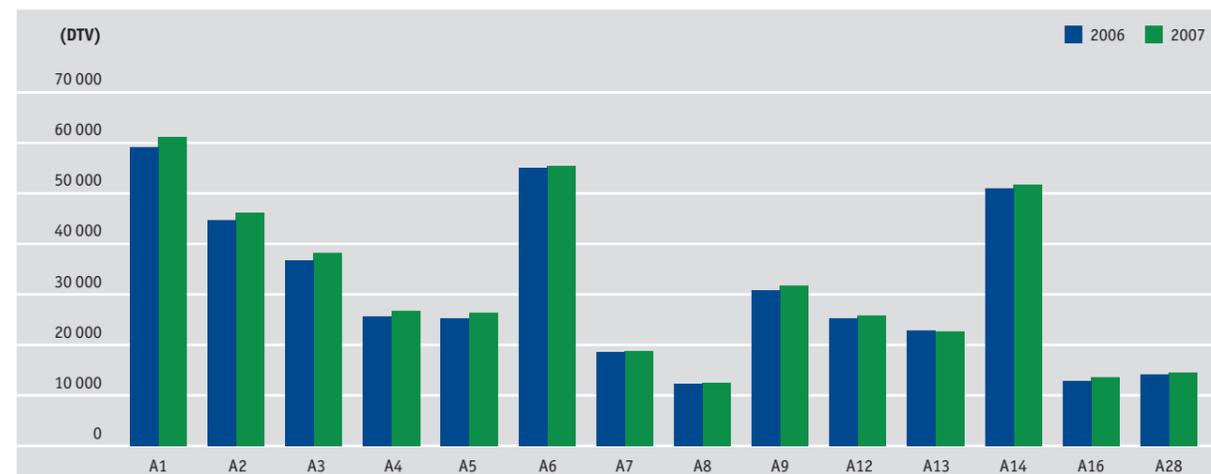
Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) der Jahre 2006 und 2007 nach Nationalstrassen. Bei Betrachtung des durchschnittlichen Tagesverkehrs nach National-

Verkehrsentwicklung auf ausgewählten Strecken der Nationalstrassen

Bei der Betrachtung der einzelnen Nationalstrassenabschnitte ragen folgende Strecken heraus:

- A2 zwischen Basel und Chiasso: überdurchschnittliche Verkehrszunahme im Vergleich zum Vorjahr durch die einmonatige Gotthardsperre im 2006.
- Der umgekehrte Effekt zeigt sich auf der San Bernardino-Route (A13), dem Simplon- (A9) und Brünigpass (A8), wo der Vergleich mit dem verkehrsreichen Vorjahr zu einer beträchtlichen Verkehrsabnahme geführt hat.
- A1 zwischen Bern und Zürich und A5 zwischen Biel und der Verzweigung Luterbach: markante Verkehrszunahme infolge der abgeschlossenen Bauarbeiten auf der A1-Grossbaustelle zwischen Kriegstetten und Oensingen.

strassen wird deutlich, dass der Verkehr auf allen Nationalstrassen im Vergleich zum Vorjahr zugenommen hat. Die grösste relative Zunahme verzeichnet die A16 mit 6.0%, die geringste die A13 mit 0.4%.



STAUENTWICKLUNG AUF DEN NATIONALSTRASSEN

Ergebnisse 2007

Trotz überdurchschnittlicher Verkehrszunahme auf dem Nationalstrassennetz ist die Anzahl Stautunden 2007 um über 10 Prozent gesunken. Im vergangenen Jahr wurde mit einem Total von 10316 Stautunden der tiefste Wert der letzten sechs Jahre ermittelt.

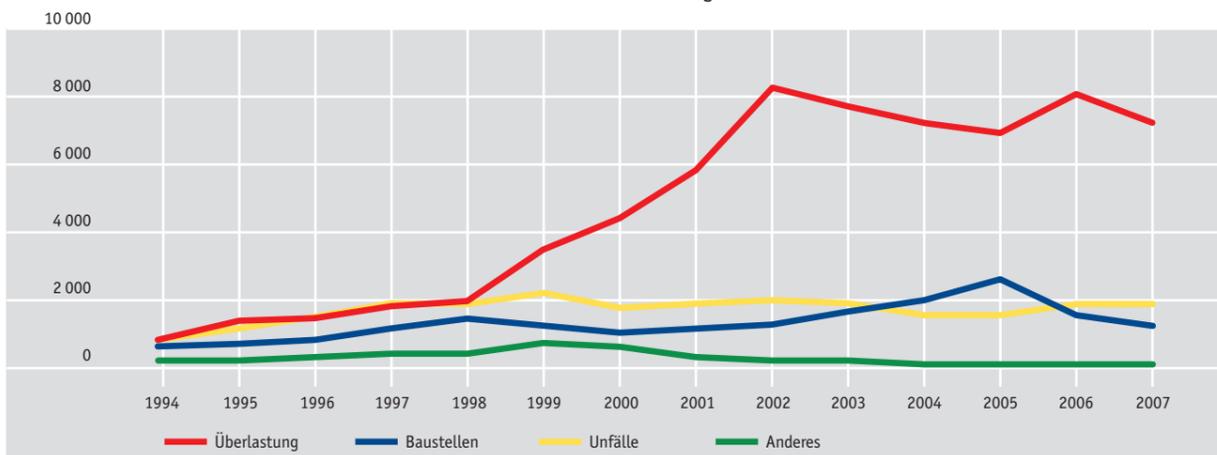
Hauptursache für Staus waren Verkehrsüberlastungen, gefolgt von Unfällen und Baustellen.

Stauursachen

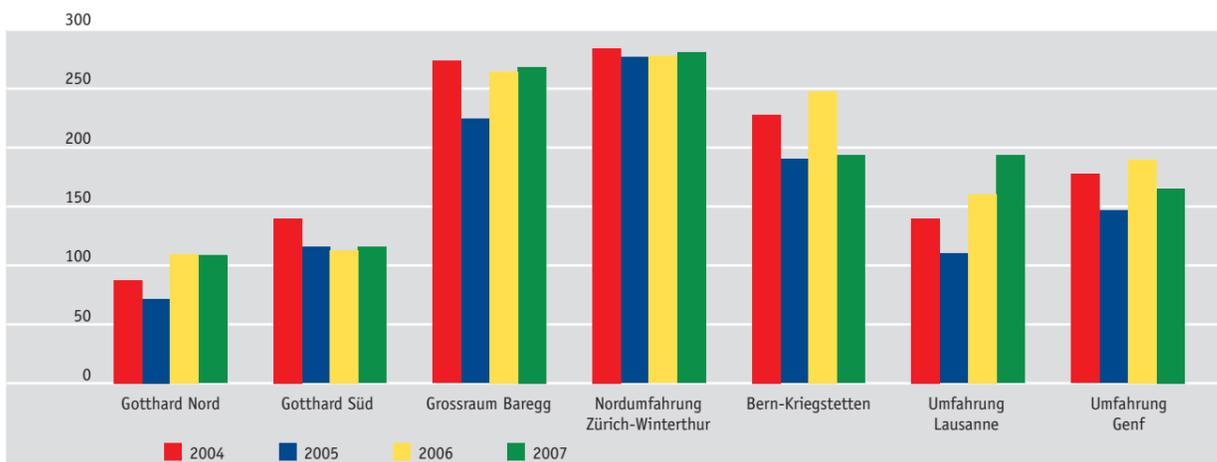
Häufigster Staugrund war auch 2007 die Verkehrsüberlastung; sie verursachte 69 Prozent aller Staus (Vorjahr 70 Prozent). Die zweithäufigste Ursache für Staus waren wieder die Unfälle mit 1881 Stunden – fast gleich viele wie im Vorjahr (1872). Anteilsmässig entspricht dies einer leichten Zunahme von 16 auf 18 Prozent. Um 20 Prozent zurückgegangen sind die Stautunden infolge Baustellen – von 1528 auf 1220 Stunden. Hauptgrund für diese Abnahme ist in erster Linie die abgeschlossene Gesamterneuerung der A1 zwischen Kriegstetten und Oensingen.

Stauschwerpunkte

Die Agglomeration Zürich ist der Stauschwerpunkt in der Schweiz. Die jährlichen Stautunden haben sich im Raum Nordring-Winterthur geringfügig von 2449 Stunden im Jahr 2006 auf 2472 Stunden erhöht. Damit machen die Stautunden auf diesem Abschnitt rund ein Viertel der Stautunden auf dem gesamten schweizerischen Nationalstrassennetz aus. An 281 Tagen staute sich im Jahr 2007 in Zürich der Verkehr – also durchschnittlich an jedem Werktag. An den langjährigen Stauschwerpunkten haben die Stautunden gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 4,1 Prozent abgenommen. Gleichzeitig ging die durchschnittliche Anzahl Stautage um 2,6 Prozent von insgesamt 195 auf 190 zurück.



Stautentwicklung 1994–2007 auf dem gesamten Nationalstrassennetz (in Stunden)



Entwicklung der Stauschwerpunkte in Tagen mit Stau von 2004–2007

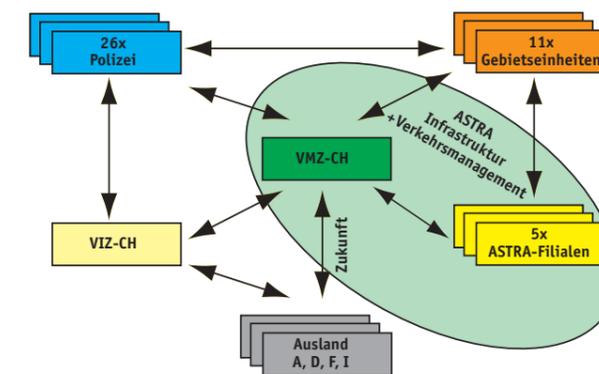
VERKEHRSMANAGEMENTZENTRALE (VMZ-CH)

Die Verkehrsmanagementzentrale (VMZ-CH) in Emmen/LU ist seit dem 1. Februar 2008 der Dreh- und Angelpunkt des operativen Verkehrsmanagements auf den Nationalstrassen.

Die VMZ-CH erfasst und analysiert laufend die aktuelle Verkehrssituation und ordnet vorausschauend oder zur Bewältigung aktueller Vorkommnisse die notwendigen Massnahmen an. Sie stimmt diese mit den betroffenen Akteuren bei Bund und Kantonen ab.

Welche Aufgaben hat die VMZ-CH?

- Die VMZ-CH nimmt verschiedene betriebliche, planerische und technische Aufgaben wahr. Zu diesen gehören unter anderem:
- das Erheben und Erfassen von Verkehrszuständen und Ereignissen
 - das Beurteilen der Verkehrslagen und Erkennen von allfälligem Handlungsbedarf auf Basis von vorgängig definierten Schwellenwerten
 - das Anordnen von Massnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Stellen bei Bund und Kantonen
 - die Koordination des operativen Verkehrsmanagements mit dem Ausland
 - die Vorbereitung des Verkehrsmanagements bei planbaren Ereignissen wie Baustellen oder Grossveranstaltungen
 - die Beratung des ASTRA und anderer Fachstellen in Fragen des Verkehrsmanagements auf den Nationalstrassen
 - die Datenpflege und -auswertung sowie die Wartung der technischen Hilfsmittel und Instrumente in der VMZ-CH



Mit welchen Werkzeugen arbeitet die VMZ-CH?

- Für die vorausschauende und aktive Verkehrsbeeinflussung auf den Nationalstrassen stehen der VMZ-CH verschiedene Werkzeuge zur Verfügung. Dazu zählen:
- IT-basierte Systeme für die Darstellung der aktuellen oder prognostizierten Verkehrslage
 - Life-Videobilder von Kameras auf den Nationalstrassen
 - Ereignismeldungen und allgemeine Verkehrsinformationen von den kantonalen Verkehrspolizeien, der VIZ-CH oder anderen Akteuren
 - Wetterinformationen (Bulletin Meteo Schweiz, Radarbilder etc.)
 - Verkehrsmanagementpläne inkl. entsprechende elektronische Tools für Szenarienbildung, Massnahmenentscheid und Kommunikation mit den Partnern
 - Agenda mit geplanten Ereignissen wie Dauerbaustellen, Grossveranstaltungen etc.
 - Laufende Protokollierung der wesentlichen Vorgänge im Verkehrsmanagement
 - Inventare der aktuellen Streckenausstattung (u.a. automatische Verkehrszähler, Wechseltexanzeigen)
 - Meldungen bzw. Informationen via Telefon, Fax, Mail und Internet

Mit wem arbeitet die VMZ-CH zusammen?

- Erfolgreiches Verkehrsmanagement bedingt ein optimales Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Akteuren bei Bund und Kantonen. Die VMZ-CH regelt den Informationsfluss und sorgt für ein gutes Zusammenwirken der verschiedenen Akteure für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen. Dazu gehören insbesondere:
- die kantonalen Verkehrspolizeien (Sicherheit, Alarmierung, Ereignisbewältigung, Teilaufgaben für das Verkehrsmanagement im Auftrag des ASTRA)
 - die fünf ASTRA-Filialen (u.a. Bau und Unterhalt)
 - die Gebietseinheiten (u.a. Winterdienst, Grünpflege, kleiner baulicher und betrieblicher Unterhalt)
 - die Verkehrsinformationszentrale VIZ-CH (Verbreitung von Verkehrsmeldungen)
 - die zuständigen Verkehrsstellen im Ausland (Koordination von grenzüberschreitenden Verkehrsmanagement-Massnahmen)



Die neue Verkehrsmanagementzentrale VMZ-CH in Emmen/LU.

LANGSAMVERKEHR

Die schweizerische Verkehrspolitik will die heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient und umweltgerecht bewältigen. Die Erhöhung des Langsamverkehrsanteils kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

Der Langsamverkehr (LV) weist ein erhebliches, derzeit noch ungenutztes Potenzial zur Verbesserung des Verkehrssystems, zur Entlastung der Umwelt (Luft, Lärm, CO₂) und zur Förderung der Gesundheit auf. Zudem stärkt er den sanften Tourismus und führt zu Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben für die Mobilität. Die schweizerische Verkehrspolitik strebt deshalb eine Erhöhung des LV-Anteils am Gesamtverkehr an, sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Der LV soll sich neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu einem gleichberechtigten dritten Pfeiler des Personenverkehrs entwickeln – sei es als eigenständige Mobilitätsform oder in Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln.

Das ASTRA will auf Bundesebene möglichst günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung und Stärkung des LV schaffen. Es unterstützt die Kantone deshalb unter anderem durch:

- Beiträge an LV-Infrastrukturen in Städten und Agglomerationen
- Herausgabe von Vollzugshilfen, Richtlinien und Normen
- Grundlagenforschung und die Unterstützung von Pilotprojekten
- Anpassungen des Verkehrsrechts
- Evaluationen und Monitoring

Im Freizeitbereich unterstützt das ASTRA zum Beispiel die Projekte Wanderland und Veloland Schweiz, welche im April 2008 neu bzw. erweitert eröffnet werden konnten (vergleiche Seite 30/31).

Ebenfalls zum Langsamverkehr gehört der Schutz der historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung. Die Pflege und Erhaltung dieser heute als nationales Kulturgut anerkannten Bauten ist in der Natur- und Heimatschutzgesetzgebung verankert. Mit der geplanten Verordnung über den Schutz der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) sollen die Grundlagen zur Umsetzung der gesetzlichen Aufgaben präzisiert und konkretisiert werden.

Als Fachstelle des Bundes für den Schutz der historischen Verkehrswege nimmt das ASTRA hauptsächlich folgende Aufgaben wahr:

- Stellungnahmen zu Vorhaben des Bundes wie beispielsweise Meliorationen, Forst-, Strassen- oder Bahnbauprojekte
- Beiträge an kantonale Projekte zum Schutz, zur Erhaltung oder zur Pflege von historischen Verkehrswegen
- Information und Beratung von Behörden und Öffentlichkeit über die Bedeutung und den Zustand der historischen Verkehrswege
- Förderung der Integration der historischen Verkehrswege in das Fuss- und Wanderwegnetz

Weiterführende Informationen finden sich auf www.langsamverkehr.ch



Langsamverkehr (LV) steht für die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft

HISTORISCHE VERKEHRSWEGE

Der Entwurf zum Bundesinventar

Der Entwurf zum Bundesinventar der schützenswerten historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) legt die Objekte von nationaler Bedeutung entsprechend den Vorgaben des Natur- und Heimatschutzgesetzes fest.

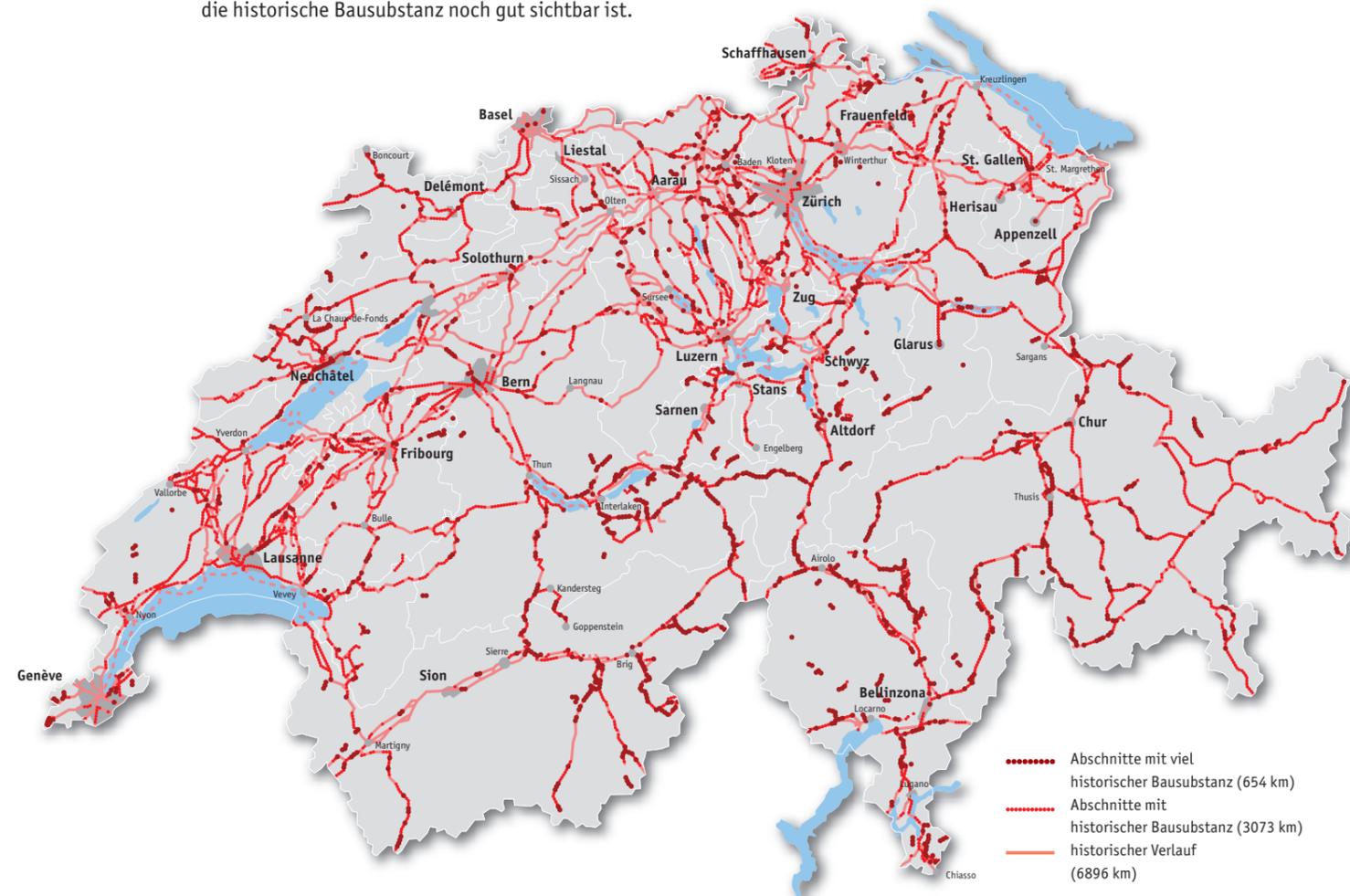
Die in der Inventarkarte erfassten Verkehrsanlagen sind Zeugnisse der Strassenbaukunst früherer Generationen. Die Objekte werden nach ihrem verkehrsgeschichtlichen und denkmalpflegerischen und baulichen Wert in drei Kategorien klassiert:

- Abschnitte mit viel historischer Bausubstanz
- Abschnitte mit historischer Bausubstanz
- Historischer Verlauf

Bei einem grossen Teil der Wege ist im Gelände nur noch der ursprüngliche Verlauf ablesbar; die historische Bausubstanz ist dort meist bereits vollständig verschwunden. Die Schutz- und Erhaltungsmaßnahmen des Bundes konzentrieren sich deshalb auf die beiden ersten Kategorien, bei denen die historische Bausubstanz noch gut sichtbar ist.

Umfassendere Informationen zum IVS sind unter www.ivs.admin.ch zu finden. Dort können auch alle historischen Verkehrswege auf einer interaktiven Karte erkundet werden. Zu jedem wichtigeren nationalen Objekt finden sich auch Hintergrundinformationen und Bilder.

Verschiedene Beispiele für die attraktive und schonende Nutzung historischer Verkehrswege finden sich unter www.kulturwege-schweiz.ch und www.wanderland.ch (→ Kultur).





WANDERWEGE

Nationale und regionale Routen

Dank einem Netz von über 60 000 km Wanderwegen gehört das Wandern in der Schweiz zu den beliebtesten Freizeit- und Ferienaktivitäten.

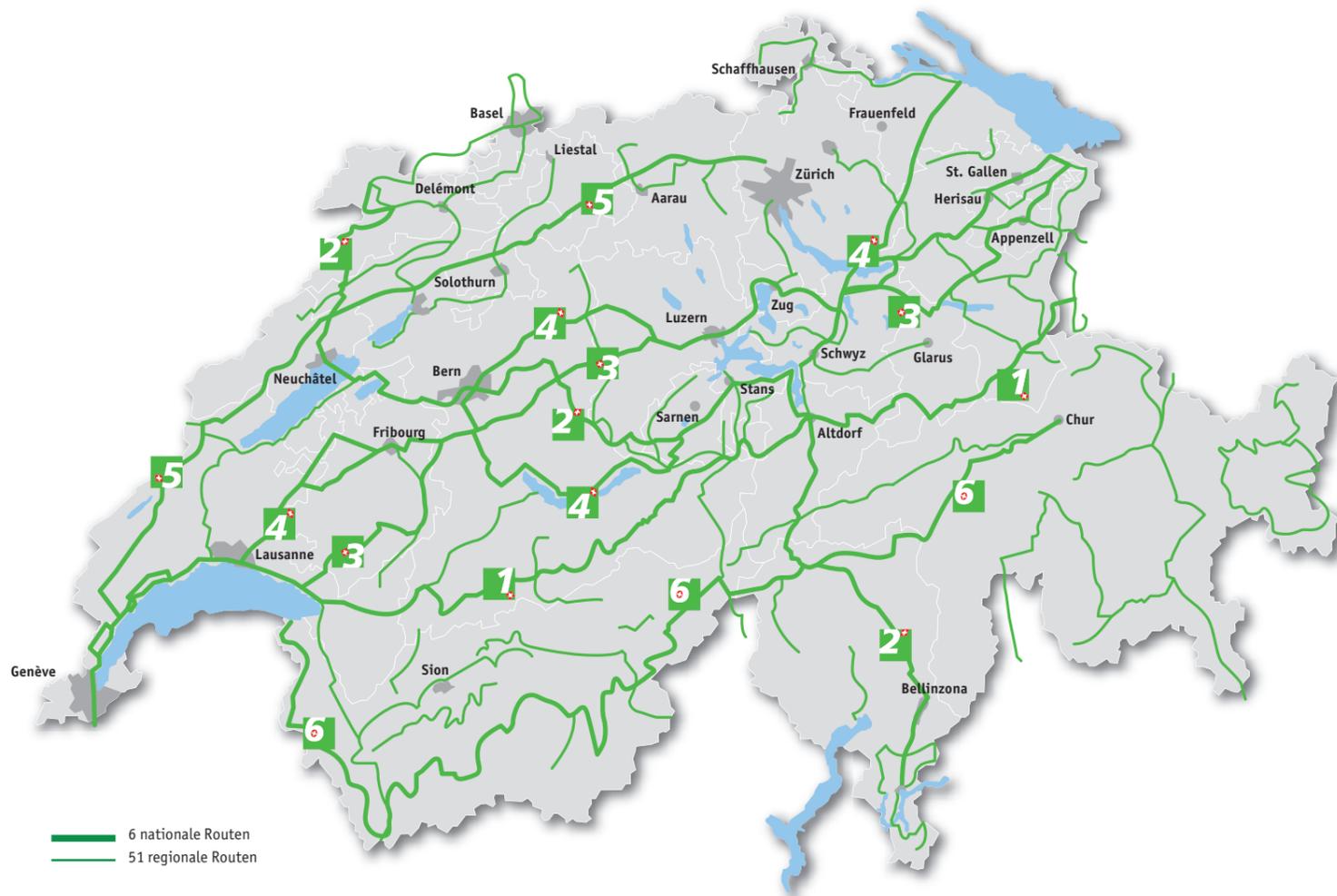
Seit April 2008 sind auf diesem Netz unter dem Titel «Wanderland Schweiz» 6300 km nationale und regionale Mehrtagesrouten mit einem grünen Routenfeld und einer Nummer signalisiert. Diese Signalisation lehnt sich an das Prinzip der Velorouten an und wurde vom ASTRA mit der Norm «Signalisation Langsamverkehr» für die Schweiz einheitlich festgelegt.

Detaillierte Angaben zu den Routen finden sich unter www.wanderland.ch



Nationale Routen

- 1 **Via Alpina**, Vaduz-Montreux
- 2 **Trans Swiss Trail**, Porrentruy-Lugano
- 3 **Alpenpanorama-Weg**, Rorschach-Genève
- 4 **Via Jacobi**, Rorschach/Konstanz-Genève
- 5 **Jura-Höhenweg**, Dielsdorf-Nyon
- 6 **Alpenpässe-Weg**, Chur-St-Gingolph



VELOWEGE

Nationale und regionale Routen

Veloland Schweiz wurde 1998 mit neun nationalen Routen von 3300 km Länge eröffnet. Veloland Schweiz umfasst heute ein Routen-Netz von 8500 km.



Dank den guten Erfahrungen mit den neun nationalen Routen konnte Veloland Schweiz mit über 50 regionalen Routen auf seine heutige Netzgrösse von insgesamt 8500 km erweitert werden. Auf den neun nationalen Routen werden jährlich 150 Mio km zurückgelegt und ein Umsatz von 100–150 Mio Franken erzielt.

Nationale Routen

- 1 **Rhone-Route**, Andermatt-Genève
- 2 **Rhein-Route**, Andermatt-Basel
- 3 **Nord-Süd-Route**, Basel-Chiasso
- 4 **Alpenpanorama-Route**, St. Margrethen-Aigle
- 5 **Mittelland-Route**, Romanshorn-Lausanne
- 6 **Graubünden-Route**, Chur-Martina/Bellinzona
- 7 **Jura-Route**, Basel-Nyon
- 8 **Aare-Route**, Oberwald-Koblentz
- 9 **Seen-Route**, Montreux-Rorschach

Detaillierte Angaben zu den Routen finden sich unter www.veloland.ch





NEUE BESTIMMUNGEN IM STRASSENVERKEHR

Am 1. Januar 2008 traten wiederum verschiedene Änderungen des Strassenverkehrsrechts in Kraft: Wer den Führerausweis abgeben muss, kann nicht mehr auf gedrosselte Fahrzeuge (Spezialkategorie F) umsteigen. Längsbänke sind bei neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen nicht mehr erlaubt. Die Fahrlehrerausbildung wurde den erhöhten Berufsanforderungen angepasst. Berufschaffere benötigen neu einen Fähigkeitsausweis, wenn sie Personen oder Güter befördern wollen.

Ausdehnung des Führerausweisentzugs auf die Fahrzeuge der Kategorie F

Motorfahrzeugführerinnen und -Führer, die ihren Führerausweis abgeben müssen, können künftig nicht mehr auf gedrosselte Fahrzeuge umsteigen. Mit dem Entzug des Führerausweises wird zwingend auch die Fahrberechtigung für die Spezialkategorie F (45er-Fahrzeuge) entzogen. Zudem wird das Mindestalter für die meisten Fahrzeuge dieser Spezialkategorie auf 18 Jahre angehoben; namentlich die 45er-Fahrzeuge werden oft für längere Strecken eingesetzt, was dem Verkehrsfluss und damit der Verkehrssicherheit abträglich ist. Für das Führen von Landwirtschaftstraktoren und Baumaschinen bleibt es beim bisherigen Mindestalter.

Verbot von Längsbänken in Fahrzeugen

Um die Sicherheit der Fahrzeuginsassen zu erhöhen, wurden die Vorschriften zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Sitzgelegenheiten angepasst: Längsbänke sind bei neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen nicht mehr erlaubt. Bestehende Längsbänke müssen bis zum 1. Januar 2010 mit Sicherheitsgurten nachgerüstet werden.

Neue Strassenverkehrskontrollverordnung

In dieser neuen Verordnung werden die bisher in anderen Verordnungen verstreuten Bestimmungen betreffend Verkehrskontrollen und die damit zusammenhängenden Meldungen und Massnahmen in einem Erlass zusammengefasst. Dies bedeutet für die Behörden wie auch für die Betroffenen eine Verbesserung der Transparenz und Übersichtlichkeit.

Mehr Verkehrssicherheit dank verbesserter Ausbildung der Fahrlehrer

Angehende Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer müssen neu den eidgenössischen Fachausweis 'Fahrlehrer/in' erwerben. Dieser bildet die Grundlage, damit sie von den kantonalen Behörden den Fahrlehrerausweis erhalten und ihren Beruf ausüben können. Inhaberinnen und Inhaber des bisherigen

Fahrlehrerausweises benötigen den neuen Fachausweis nicht. Sie müssen bis zum 31. Dezember 2008 ihre jetzigen Berechtigungen gegen die neue Fahrlehrerbewilligung umtauschen. Die neue Berufsausbildung bereitet die angehenden Fachkräfte umfassend auf die erhöhten Anforderungen im Fahrlehrerberuf vor. Die Qualität der Ausbildung für Neulenkende wird so weiter verbessert, die Verkehrssicherheit steigt. Die Fahrlehrerverordnung regelt zudem das Alkoholverbot und die obligatorische Weiterbildung für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer.

Neuer Fähigkeitsausweis und Weiterbildungspflicht für die Chauffeure von Bussen und Lastwagen

Chauffeure, die berufsmässig Personen oder Güter transportieren, benötigen neu neben dem Führerausweis auch den entsprechenden Fähigkeitsausweis. Dies gilt für den Personentransport mit Gesellschaftswagen und Kleinbussen (Kategorie D1 oder D) und für den Gütertransport mit Lastwagen (Kategorie C1 oder C). Besitzer dieser Führerausweiskategorien erhalten den Fähigkeitsausweis prüfungsfrei. Wer nach dem 1. September 2009 das Gesuch um einen entsprechenden Lernfahr- oder Führerausweis beim Strassenverkehrsamt einreicht, muss die neue, umfang- und anforderungsreichere theoretische und praktische Prüfung ablegen. Neu sind die Berufschaffere zudem zur periodischen Weiterbildung verpflichtet. Der Fähigkeitsausweis wird jeweils auf fünf Jahre befristet. Für die Verlängerung muss der Berufschaffere sein Wissen und Können bei einer von den Kantonen anerkannten und beaufsichtigten Weiterbildungsstätte auffrischen. Die Kursdauer (35 Stunden innert 5 Jahren) und die Kursinhalte werden in der Chauffeurzulassungs-Verordnung vorgegeben.

Am 1. Januar 2008 traten wiederum verschiedene Änderungen des Strassenverkehrsrechts in Kraft: Wer den Führerausweis abgeben muss, kann nicht mehr auf gedrosselte Fahrzeuge (Spezialkategorie F) umsteigen. Längsbänke sind bei neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen nicht mehr erlaubt. Die Fahrlehrerausbildung wurde den erhöhten Berufsanforderungen angepasst. Berufschaffere benötigen neu einen Fähigkeitsausweis, wenn sie Personen oder Güter befördern wollen.



Auf Schweizer Strassen mussten 2007 etwas weniger Fahrzeuglenkerinnen und -lenker ihren Führerausweis abgeben als 2006. Das zeigen die Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des Bundesamts für Strassen. Gesunken ist die Zahl der Entzüge wegen Drogensucht und Geschwindigkeitsübertretungen. Die Entzüge wegen Alkohol am Steuer haben dagegen leicht zugenommen.

AUSZUG AUS DER ADMINISTRATIVMASS- NAHMEN-STATISTIK (ADMAS) 2007

	Anzahl Fälle im Jahr 2006	Anzahl Fälle im Jahr 2007	Veränderung in % zum Vorjahr
Massnahmen gegenüber Motorfahrzeugführern:			
Verwarnung Inhaber von Lernfahrausweisen	168	285	69,6 %
Verwarnung Inhaber von Führerausweisen	51061	48464	-5,0 %
Entzug des Lernfahrausweises	2722	2683	-1,4 %
Entzug des Führerausweises	72203	72051	-0,2 %
Verweigerung eines Lernfahr- oder Führerausweises	3221	3578	11,0 %
Aberkennung eines ausländischen Führerausweises	16916	17468	3,2 %
Verkehrsunterricht	3347	3273	-2,2 %
Neue Führerprüfung	1424	1459	2,4 %
Verkehrspsychologische Untersuchung	1031	1106	7,2 %
Besondere Auflagen	2652	3042	14,7 %
Folgende Gründe, manchmal auch kumuliert, führten zu Führerausweisentzügen:			
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften	33025	31678	-4,0 %
Angetrunkenheit ($\geq 0,80$ ‰)	18600	19133	2,8 %
Unaufmerksamkeit	7284	7907	8,5 %
Missachten des Vortritts	3208	3689	14,9 %
Nichtbeachten von Signalen	1772	1603	-9,5 %
Unzulässiges Überholen	1976	1869	-5,4 %
Anderer Fahrfehler	6922	5324	-23,0 %
Trunksucht	922	1059	14,8 %
Einfluss von Medikamenten oder Drogen	2086	2049	-1,7 %
Drogensucht	2161	1804	-16,5 %
Krankheit oder Gebrechen	2129	2552	19,8 %
Übrige Gründe	13986	15046	7,5 %
Dauer der Ausweisentzüge:			
1 Monat	28524	28468	-0,1 %
2 Monate	3404	2920	-14,2 %
3 Monate	19493	18695	-4,0 %
4 - 6 Monate	10773	11025	2,3 %
7 - 12 Monate	2398	2829	17,9 %
Mehr als 12 Monate	1343	1594	18,6 %
Unbefristet	9469	9949	5,0 %
Dauernd	34	30	-11,7 %

	Anzahl Fälle im Jahr 2006	Anzahl Fälle im Jahr 2007	Veränderung in % zum Vorjahr
Alter der betroffenen Personen:			
Unter 20 Jahre	3692	3533	-4,3 %
20 - 24 Jahre	13789	13866	0,5 %
25 - 29 Jahre	10967	10902	-0,5 %
30 - 34 Jahre	8564	8353	-2,4 %
35 - 39 Jahre	8477	8141	-3,9 %
40 - 49 Jahre	14829	14755	-0,4 %
50 - 59 Jahre	8410	8498	1,0 %
60 - 69 Jahre	3935	4209	6,9 %
70 Jahre und älter	2775	3253	17,2 %
Die Verweigerung von Lernfahr- oder Führerausweisen sowie der Entzug von Lernfahrausweisen beruhte auf folgenden Gründen:			
Lernfahrt ohne Begleitperson	446	423	-5,1 %
Fahrfehler	1768	1747	-1,1 %
Angetrunkenheit	829	871	5,0 %
Fahren ohne Ausweis	3045	3320	9,0 %
Nichtbestehen der Prüfung	303	350	15,5 %
Fahren trotz Entzug	98	117	19,3 %
Entwendung zum Gebrauch	499	518	3,8 %
Krankheit oder Gebrechen	67	70	4,4 %
Übrige Gründe	1264	1228	-2,8 %
Verwarnungen / Gründe:			
Geschwindigkeit	35636	35716	0,2 %
Unaufmerksamkeit	4635	4821	4,0 %
Missachten des Vortritts	3225	3140	-2,6 %
Nichtbetriebsfähiges Fahrzeug	1278	1063	-16,8 %
Nichtbeachten von Signalen	610	596	-2,2 %
Überholen	367	297	-19,0 %
Übrige Gründe	5470	5335	-2,4 %
Angetrunkenheit ($\geq 0,50$ – $0,79$ ‰)	6295	6442	2,3 %



MARKANTE MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT

Entwicklung der Tempolimiten auf Schweizer Strassen

Innerorts:

- 1959: 60 km/h definitiv
- 1980: 50 km/h versuchsweise
- 1984: 50 km/h definitiv
- 2002: Begegnungszonen (20 km/h) neu und Tempo-30-Zonen vereinfacht

Ausserorts:

- vor 1973: keine Beschränkung
- 1973: 100 km/h provisorisch
- 1977: 100 km/h definitiv
- 1985: 80 km/h versuchsweise
- 1989: 80 km/h definitiv (Volksabstimmung vom 26. November 1989)

Autobahnen:

- vor 1973: keine Beschränkung
- 1973: 100 km/h vorübergehend (Ölkrise)
- 1974: 130 km/h provisorisch
- 1977: 130 km/h definitiv
- 1985: 120 km/h versuchsweise
- 1989: 120 km/h definitiv (Volksabstimmung vom 26. November 1989)

Gurtenobligatorium

- 1981: Gurtentrapflicht vorne PW
- 1994: Gurtentrapflicht hinten PW
- 2006: Gurtentrapflicht für alle mit Gurten ausgerüsteten Fahrzeuge

Helmtrampflicht

- 1981: Motorräder
- 1990: Motorfahrräder
- 2006: Trikes und Quads

Ausbildung

- 1991: obligatorischer Verkehrskundeunterricht und erweiterte Theorieprüfung
- 2005: Zweiphasen-Ausbildung verbunden mit dem Führerausweis auf Probe für Neulenkende

- 2009: Fähigkeitsausweis für Berufschaffeuere, verbunden mit umfang- und anforderungsreicherer Führerprüfung und Pflicht zur obligatorischen Weiterbildung

Fahrfähigkeit

- 2005: Senkung des Grenzwerts auf 0.5 Promille Alkoholkonzentration im Blut
- 2005: Nulltoleranz gegenüber Fahren unter Drogen
- 2005: Verschärfte Administrativmassnahmen und Kaskadensystem für Wiederholungstäter

Fahrzeugsicherheit

- 1971/72: Zweikreisbremsen an allen Motorwagen
- 1978: Verbundsicherheitsglas an leichten Motorwagen
- 1994: Seitliche Schutzvorrichtung für neue schwere Sachtransportfahrzeuge
- 1995: Automatische Blockierverhinderer (ABS) bei schweren Motorwagen
- 1995: Strengere Anforderungen an gefährliche Teile wie Frontschutzbügel, Verzierungen usw.
- 1995: Hinterer Unterfahrschutz an schweren Motorwagen und ihren Anhängern
- 1996: Geschwindigkeitsbegrenzer bei neuen schweren Motorwagen
- 1998: Nachrüstung von Geschwindigkeitsbegrenzern bei schweren Motorwagen
- 2003: Ausrüstung der Lastwagen mit zusätzlichen Rückspiegeln zur Reduzierung des toten Winkels
- 2003: Feuerlöscherausrüstungspflicht für schwere Lastwagen
- 2003: Vorderer Unterfahrschutz für Lastwagen
- 2005: Frontgestaltung bei leichten Motorwagen (Fussgängerschutz)
- 2007: Vorschriften zum Schutz der Insassen bei Front- und Seitenaufprall
- 2008: Verbot von Längsbänken bei neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen
- 2010: Nachrüstplicht von Sicherheitsgurten bei bestehenden Längsbänken

Anzahl Unfälle mit Personenschaden 2006

	Unfälle total	mit schwer Verunfallten	mit Getöteten	mit schwer Verletzten	mit leicht Verletzten
Total Unfälle	21 491	4 948	340	4 608	16 543
innerorts	13 859	2 939	119	2 820	10 920
ausserorts	5 710	1 709	194	1 515	4 001
Autobahn	1 922	300	27	273	1 622

Wo passieren die schweren Unfälle?

Quelle:
Bundesamt für Statistik
BFS



INVERKEHRSSETZUNG NEUER STRASSENFAHRZEUGE NACH FAHRZEUGGRUPPE UND FAHRZEUGART 1995-2007

FAZG	Fahrzeuggruppe	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1-7	Total Fahrzeuge	339 609	417 942	420 259	390 340	365 109	364 306	356 688	369 802	387 895
1-6	Total Motorfahrzeuge	323 760	401 105	402 595	373 198	348 267	346 676	338 615	350 659	368 987
1	Personenwagen	267 975	314 482	314 580	293 034	269 711	267 476	260 682	269 748	283 972
01	Personenwagen	267 973	314 480	314 571	293 029	269 686	267 462	260 652	269 717	283 957
02	Schwerer Personenwagen	2	2	9	5	25	14	30	31	15
2	Personentransportfahrzeuge	1 848	2 434	2 753	2 601	2 691	2 770	2 785	2 679	2 637
10	Leichter Motorwagen	795	1 022	1 172	1 155	1 210	1 251	1 427	1 469	1 568
11	Schwerer Motorwagen	57	175	116	162	181	112	126	134	138
20	Gesellschaftswagen	254	396	438	392	464	507	412	475	425
21	Kleinbus	664	715	940	798	775	815	747	521	405
22	Gelenkbus	35	126	87	94	61	85	73	80	101
23	Trolleybus	2	()	()	()	()	()	()	()	
24	Gelenktrolleybus	41	()	()	()	()	()	()	()	
3	Sachtransportfahrzeuge	18 275	26 687	28 502	23 978	20 987	22 495	23 535	26 252	28 055
30	Lieferwagen	15 093	21 848	22 576	20 100	17 790	18 927	19 668	21 410	23 605
35	Lastwagen	2 476	3 678	4 645	2 745	2 367	2 653	2 844	3 307	3 186
36	Leichtes Sattelmotorfahrzeug	2	1	1	2	0	1	0	0	1
37	Schweres Sattelmotorfahrzeug	15	15	9	10	4	6	8	3	8
38	Sattelschlepper	689	1 145	1 271	1 121	826	908	1 015	1 532	1 255
4	Landwirtschaftsfahrzeuge	3 965	3 943	3 710	3 457	3 269	3 335	3 371	3 074	3 034
43	Landwirtschaftlicher Traktor	2 692	3 148	3 047	2 785	2 644	2 658	2 796	2 479	2 459
52	Landwirtschaftlicher Arbeitskarren	134	192	213	237	290	310	301	315	322
81	Landwirtschaftlicher Motorkarren	1 076	566	436	409	320	351	182	219	193
83	Landwirtschaftlicher Motoreinachser	63	37	14	26	15	16	92	61	60
84	Landwirtschaftl. Kombinations-Fahrzeug	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Industriefahrzeuge	2 251	2 747	2 747	2 722	2 753	2 729	3 012	3 241	3 351
42	Traktor	40	74	77	81	79	113	155	183	136
50	Arbeitsmaschine	432	583	577	616	552	505	511	535	591
51	Arbeitskarren	1 270	1 334	1 391	1 360	1 444	1 345	1 361	1 487	1 596
80	Motorkarren	505	749	698	663	673	764	974	1 030	1 021
82	Motoreinachser	4	7	4	2	5	2	11	6	7
6	Motorräder	29 446	50 812	50 303	47 406	48 856	47 871	45 230	45 665	47 938
60	Motorrad	27 060	30 585	29 520	27 491	40 627	42 522	40 238	40 666	43 141
61	Kleinmotorrad	2 264	19 358	19 430	18 425	6 642	3 434	3 086	3 014	2 738
62	Motorrad-Dreirad	27	1	0	2	10	0	4	5	7
63	Motorradseitenwagen	92	41	24	33	32	29	33	47	27
64	Kleinmotorrad-Dreirad	2	22	41	16	10	9	11	14	9
65	Leichtmotorfahrzeug	0	9	157	144	115	119	76	47	38
66	Kleinmotorfahrzeug	0	526	806	1 006	1 217	1 516	1 593	1 672	1 785
67	Dreirädriges Motorfahrzeug	0	104	211	175	107	94	96	105	112
68	Motorschlitzen	1	166	114	114	96	148	93	95	81
7	Anhänger	15 849	16 837	17 664	17 142	16 842	17 630	18 073	19 143	18 908
85	Landwirtschaftlicher Anhänger	28	81	213	213	255	322	411	492	495
86	Motorradanhänger	107	322	262	105	279	242	192	413	193
87	Landw. Arbeitsanhänger	17	51	101	154	309	370	468	442	415
88	Sattelwohnanhänger	5	7	6	2	10	2	6	5	1
89	Sattelanhänger	6	5	5	5	9	2	5	3	4
90	Sachtransportanhänger	9 378	11 075	11 964	11 621	11 270	12 061	12 320	12 639	12 655
91	Personentransportanhänger	3	4	3	5	7	0	2	4	6
92	Wohnanhänger	2 222	1 933	1 856	1 878	1 766	1 654	1 573	1 638	1 620
93	Sportgeräteanhänger	1 517	982	899	938	799	895	834	825	866
94	Arbeitsanhänger	1 760	1 262	1 110	1 030	1 080	1 022	1 132	1 501	1 341
95	Sattelsachtransportanhänger	628	937	1 105	1 037	829	904	968	1 014	1 144
96	Sattelpersonentransportanhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0
97	Sattelsportgeräteanhänger	1	2	0	0	1	1	1	2	2
98	Sattelarbeitsanhänger	12	5	2	3	11	8	10	9	9
99	Übrige Anhänger	165	171	138	151	217	147	151	156	157

Abkürzung FAZG Fahrzeuggruppe, FAZ Fahrzeugart
Publikation Bundesamt für Statistik, Inverkehrsetzung neuer Strassenfahrzeuge in der Schweiz
Quelle Bundesamt für Strassen (ASTRA), (bis 2003: Eidgenössische Fahrzeugkontrolle VBS (EFKO))



DETAILS ZUM FAHRZEUGBESTAND IN DER SCHWEIZ

- 1) Der Kanton wird nach der Adresse des Fahrzeughalters oder der -halterin und nicht nach dem Nummernschild bestimmt.
- 2) Strassenfahrzeugbestand am 30.9.; Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA, MOFIS)
- 3) Stand 31. Dezember, Erhebung bei den Kantonen
- 4) Mittlere Wohnbevölkerung
- 5) Ohne Trolleybusse und Gelenktrolleybusse
- 6) A- und P-Schilder

	Motorfahrzeuge (2)							Anhänger (2)
	Total Motorfahrzeuge	Personenwagen	Personen-transportfahrzeuge 5)	Sachen-transportfahrzeuge	Landwirt-schafts-fahrzeuge	Industrie-fahrzeuge	Motor-räder	
Total	5'186'343	3'955'787	48'026	324'153	184'062	55'149	619'166	344'687
Genferseeregion	964'669	750'999	9'342	54'530	23'994	8'872	116'932	52'888
Genf	288'153	221'251	2'670	15'347	1'534	1'598	45'753	8'094
Wallis	227'549	174'007	2'181	14'726	8'797	3'656	24'182	20'440
Waadt	448'967	355'741	4'491	24'457	13'663	3'618	46'997	24'354
Mittelland	1'189'722	884'302	12'508	72'343	59'640	14'069	146'860	94'513
Bern	671'861	481'257	7'561	43'402	38'063	9'218	92'360	56'606
Freiburg	183'691	142'995	1'755	10'175	9'618	1'685	17'463	14'732
Jura	49'531	37'548	418	2'696	3'608	602	4'659	5'299
Neuenburg	109'716	87'511	1'357	5'532	3'164	1'001	11'151	6'280
Solothurn	174'923	134'991	1'417	10'538	5'187	1'563	21'227	11'596
Nordwestschweiz	671'774	520'825	5'380	45'035	16'723	5'413	78'398	44'595
Aargau	417'742	321'731	3'387	26'941	12'913	3'439	49'331	30'479
Basel-Landschaft	171'608	134'394	1'316	10'600	3'634	1'317	20'347	9'868
Basel-Stadt	82'424	64'700	677	7'494	176	657	8'720	4'248
Zürich	851'534	674'948	7'620	54'643	15'417	7'909	90'997	41'787
Ostschweiz	743'903	550'998	6'906	48'267	40'334	11'398	86'000	64'957
Appenzell A. Rh.	36'704	26'933	315	1'795	2'286	499	4'876	3'127
Appenzell I. Rh.	11'075	7'635	69	673	1'119	202	1'377	1'006
Glarus	25'322	18'903	204	1'755	1'373	516	2'571	2'538
Graubünden	132'212	95'744	1'524	9'733	8'932	3'459	12'820	13'826
St. Gallen	307'464	231'267	2'722	19'657	13'843	3'966	36'009	23'562
Schaffhausen	52'484	38'957	532	3'171	2'703	590	6'531	4'850
Thurgau	178'642	131'559	1'540	11'483	10'078	2'166	21'816	16'048
Zentralschweiz	500'857	374'873	4'300	31'502	24'275	5'205	60'702	35'095
Luzern	239'251	175'335	2'078	15'507	13'134	2'161	31'036	17'476
Nidwalden	29'455	22'280	248	1'475	1'270	279	3'903	1'753
Obwalden	25'156	17'725	243	1'655	1'934	380	3'219	2'608
Schwyz	105'268	79'809	799	6'400	4'939	1'258	12'063	7'173
Uri	22'269	16'332	231	1'287	1'182	421	2'816	2'054
Zug	79'458	63'392	701	5'178	1'816	706	7'665	4'031
Tessin	263'520	198'713	1'966	17'774	3'669	2'127	39'271	10'724
Bund 6)	364	129	4	59	10	156	6	128

Bundesamt für Statistik, Strassenfahrzeuge © BFS – Statistisches Lexikon der Schweiz Stand: 25.01.2008



MOTORISIERUNGSGRAD IN EUROPA UND DER SCHWEIZ

Statistisch gesehen teilen sich in der Schweiz etwas weniger als zwei Menschen einen Personenwagen. Mit diesem Motorisierungsgrad liegt die Schweiz im europäischen Umfeld im vorderen Drittel. Doch auch innerhalb der Schweiz zeigen sich Unterschiede: Im Tessin ist die Personenwagendichte mit Abstand am höchsten, am niedrigsten in der Nordwestschweiz.

Personenwagen pro 1000 Einwohner		2004	1990
1	Liechtenstein	692	594
2	Luxemburg	659	477
3	Island	599	468
4	Italien	581	483
5	Portugal	572	258
6	Deutschland	546	445
7	Malta	525	298
8	Schweiz	511	442
9	Österreich	501	388
10	Frankreich	491	414
11	Belgien	467	387
12	Vereinigtes Königreich	463	359
13	Schweden	456	419
14	Slowenien	456	289
15	Spanien	454	309
16	Finnland	448	388
17	Zypern	448	304
18	Niederlande	429	367
19	Norwegen	429	380
20	Irland	385	226
21	Litauen	384	133
22	Tschechische Republik	373	234
23	Dänemark	354	309
24	Estonien	350	154
25	Griechenland	348	170
26	Polen	314	138
27	Lettland	297	106
28	Ungarn	280	187
29	Slowakei	222	166

Quelle: Eurostat

Personenwagen pro 1000 Einwohner nach Grossregion der Schweiz							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Schweiz	492	498	504	507	511	515	516
Tessin	592	598	601	595	598	600	602
Genferseeregion	528	534	537	537	538	536	531
Zentralschweiz	486	495	503	507	513	517	513
Espace Mittelland	476	484	492	497	502	505	512
Ostschweiz	469	476	486	492	505	502	508
Zürich	483	488	491	490	495	504	504
Nordwestschweiz	474	480	486	492	496	500	501

STRASSENVERKEHRS-
ÄMTER

AG Strassenverkehrsamt Kanton Aargau
Postfach
5001 Aarau
Tel. 062 886 23 23
Fax 062 886 22 00
strassenverkehrsamt@ag.ch
www.ag.ch/
strassenverkehrsamt

AI Strassenverkehrsamt Kanton Appenzell I.-Rh.
Gringel
9050 Appenzell
Tel. 071 788 95 34
Fax 071 788 95 39
info@stva.ai.ch
www.stva.ai.ch

AR Strassenverkehrsamt Kanton Appenzell A.-Rh.
Landsgemeindeplatz
9043 Trogen
Tel. 071 343 63 11
Fax 071 343 63 29
strassenverkehrsamt@ar.ch
www.stva.ar.ch

BE Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt Kanton Bern
Schermenweg 5
3001 Bern
Tel. 031 634 21 11
Fax 031 634 26 81
info.svsa@pom.be.ch
www.pom.be.ch/svsa

BL Motorfahrzeugkontrolle Kanton Basel-Landschaft
Ergolzstrasse 1
4414 Füllinsdorf
Tel. 061 906 77 77
Fax 061 906 77 70
www.mfk.bl.ch

BS Motorfahrzeugkontrolle Kanton Baselstadt
Clarastrasse 38
Postfach
4005 Basel
Tel. 061 267 82 00
Fax 061 267 82 17
info.mfkbs@sid.bs.ch
www.mfk.bs.ch

FR Office de la circulation et de la navigation du canton de Fribourg
Route de Tavel 10
case postale 192
1700 Fribourg
Tel. 026 484 55 55
Fax 026 484 55 56
info@ocn.ch
www.ocn.ch

GE Service des automobiles du canton de Genève
Rte de Veyrier 86
1227 Carouge
Tel. 022 388 30 30
Fax 022 388 30 11
secretariat.san@etat.ge.ch
www.geneve.ch/san

GL Strassenverkehrsamt Kanton Glarus
Mühlestrasse 17
8762 Schwanden
Tel. 055 647 36 00
Fax 055 647 36 99
stva@gl.ch
www.stva.ar.ch

GR Strassenverkehrsamt Kanton Graubünden
Postfach
7001 Chur
Tel. 081 257 80 00
Fax 081 257 80 38
info@stva.gr.ch
www.stva.gr.ch

JU Office des véhicules du canton du Jura
Rue de l'Avenir 2
2800 Delémont
Tel. 032 420 71 20
Fax 032 420 71 21
ovj@jura.ch
www.jura.ch/services/ovj

LU Strassenverkehrsamt Kanton Luzern
Postfach 162
6000 Luzern 14
Tel.: 041 318 11 11
Fax : 041 318 18 30
direktion.stva@lu.ch
www.stva-lu.ch

NE Service des automobiles et de la navigation du canton de Neuchâtel
Faubourg de l'Hôpital 65
2000 Neuchâtel
Tel. 032 889 63 20
Fax: 032 889 60 77
scan@ne.ch
www.ne.ch/scan

NW Verkehrssicherheitszentrum Obwalden & Nidwalden
Kreuzstrasse 2
6371 Stans
Tel. 041 618 41 41
Fax 041 618 41 87
info@vsz.ch
www.vsz.ch

OW Verkehrssicherheitszentrum Obwalden & Nidwalden
Kreuzstrasse 2, 6371 Stans
Tel.: 041 618 41 41
Fax : 041 618 41 87
info@vsz.ch
www.vsz.ch/

SG Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt Kanton St. Gallen
Oberer Graben 32
9001 St. Gallen
Tel. 071 229 36 57
Fax 071 229 39 98
info@stva.sg.ch
www.stva.sg.ch

SH Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt Kanton Schaffhausen
Rosengasse 8
8200 Schaffhausen
Tel. 052 632 71 11
Fax 052 632 78 11
strassenverkehrsamt@ktsh.ch
www.strassenverkehrsamt.sh.ch

SO Motorfahrzeugkontrolle Kanton Solothurn
Gurzelenstrasse 3
4512 Bellach
Tel. 032 627 66 66
Fax 032 627 66 99
mfk@mfk.so.ch
www.mfk-so.ch

SZ Strassenverkehrsamt Kanton Schwyz
Schlagstrasse 82
6430 Schwyz
Tel. 041 819 11 24
Fax 041 819 21 78
va.mpd@sz.ch
www.sz.ch/verkehrsamt

TG Strassenverkehrsamt des Kantons Thurgau
Moosweg 7A
8501 Frauenfeld
Tel. 052 724 02 11
Fax 052 724 02 58
info@stva.tg.ch
www.strassenverkehrsamt.tg.ch

TI Sezione della circolazione Ticino
Ala Munda
6528 Camorino
Tel. 091 814 91 11
Fax 091 814 91 09
di-sc@ti.ch
www.ti.ch/circolazione

UR Amt für Strassen- und Schiffsverkehr Uri
Gotthardstrasse 77a
6460 Altdorf
Tel. 041 875 22 44
Fax 041 875 28 05
www.ur.ch/assv

VD Service des automobiles et de la navigation du canton de Vaud
Avenue du Grey 110
1014 Lausanne
Tel. 021 316 82 10
Fax 021 316 82 11
info.auto@vd.ch
www.san.vd.ch

VS Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt Kanton Wallis
Av. de France 71
1950 Sion
Tel. 027 606 71 00
Fax 027 606 71 04
www.vs.ch/autos

ZG Strassenverkehrsamt Kanton Zug
Hinterbergstrasse 41
6312 Steinhausen
Tel. 041 728 47 11
Fax 041 728 47 27
info.stva@sd.zg.ch
www.zug.ch

ZH Strassenverkehrsamt Kanton Zürich
Uetlibergstrasse 301
8036 Zürich
Tel. 058 811 30 00
Fax 058 811 30 01
info@stva.zh.ch
www.stva.zh.ch



KANTONSPOLIZEIEN

AG Polizeikommando
Tellistrasse 85
5004 Aarau
Tel. 062 835 81 81
Fax 062 835 82 96

AI Kantonspolizei des Kantons Appenzell I.Rh.
Unteres Ziel 20
9050 Appenzell
Tel. 071/788 97 00
Fax 071/788 95 08
info@kapo.ai.ch

AR Polizeikommando Appenzell-Ausserrhoden
Rathaus
Postfach
9043 Trogen AR
Tel. 071 343 66 66
Fax 071 343 66 99
info.kapo@ar.ch

BE Polizeikommando des Kantons Bern
Nordring 30
Postfach 7571
3001 Bern
Tel. 031 634 41 11
polizei.kommando@police.be.ch

BL Polizei Basel-Landschaft
Rheinstrasse 25
4410 Liestal
Tel. 061 926 30 60
Fax 061 921 45 81
pr@pol.bl.ch

BS Kantonspolizei Basel-Stadt
Zentrale
4051 Basel
Tel. 061 267 71 11
infopolizei@sid.bs.ch

FR Police cantonale fribourgeoise
Place Notre-Dame 2
1700 Fribourg
Tél. 026 305 17 17

GE Police Cantonale de Genève
Case postale 236
1211 Genève GE 8
Tél.: 022 427 81 11
presse@police.ge.ch

GL Polizeikommando des Kantons Glarus
Spielhof 12
Postfach 635,
8750 Glarus
Tel. 055 645 66 66
Fax 055 645 66 77
kantonspolizei@gl.ch

GR Kantonspolizei Graubünden
Ringstrasse 2
7001 Chur
Tel. 081 257 71 11
Fax 081 286 79 01
polizia-grischuna@kapo.ch

JU Police cantonale jurassienne
Rue du
24-Septembre 2
CH-2800 Delémont
Tél. 032 420 65 65
Fax 032 420 65 05
infopolice@jura.ch

LU Kantonspolizei Luzern
Kommando
Kasimir-Pfyffer-Strasse 26
Postfach
6002 Luzern
Tel. 041 248 81 17
Fax 041 240 39 01
info.kapo@lu.ch

NE Police cantonale neuchâtoise
Rue des Poudrières 14
2006 Neuchâtel
Tel. 032 888 90 00
Fax 032 722 02 96
police.cantonale@ne.ch

NW Kantonspolizei Nidwalden
Kreuzstrasse 1
6370 Stans
Tel. 041 618 44 66
Fax 041 618 45 89
kantonspolizei@nw.ch

OW Kantonspolizei Obwalden
Foribach
6061 Sarnen
Tel. 041 666 65 00
Fax 041 666 65 15
kapo@ow.ch

SG Kantonspolizei St.Gallen
Klosterhof 12
9001 St.Gallen
Tel. 071 229 49 49
Fax 071 223 26 60
infokapo@kapo.sg.ch

SH Schaffhauser Polizei
Beckenstube 1
8201 Schaffhausen
Tel. 052 624 24 24
Fax 052 624 50 70
info@shpol.ch

SO Polizei Kanton Solothurn
Schanzmühle
Werkhofstrasse 33
4503 Solothurn
Tel. 032 627 71 11
Fax 032 627 72 12
info.polizei@kapo.so.ch

SZ Kantonspolizei Schwyz
Bahnhofstrasse 7
6430 Schwyz
Tel. 041 819 29 29
Fax 041 811 62 63

TG Kantonspolizei Thurgau
Zürcherstrasse 325
8500 Frauenfeld
Tel. 052 728 28 28
Fax 052 728 28 29
info@kapo.tg.ch

TI Polizia cantonale
Vle S. Franscini 3
6500 Bellinzona
Tel. 0848 25 55 55
polizia@polca.ti.ch

UR Kantonspolizei Uri
Tellsgasse 5
6460 Altdorf
Tel. 041 875 22 11
Fax 041 871 14 30

VD Police cantonale vaudoise
Rte de la Blécherette 101
1014 Lausanne
Tél. 021 644 44 44
Fax 021 644 81 56
info.police@vd.ch

VS Police cantonale
Avenue de France 69
1950 Sion
Tél. 027 606 56 56
Fax 027 606 56 66
info@police.vs.ch

ZG Zuger Polizei
An der Aa 4
6301 Zug
Tel. 041 728 41 41
Fax 041 728 41 79
info@polizei.zg.ch

ZH Kantonspolizei Zürich
Postfach
8021 Zürich
Tél. 044 247 22 11
info@kapo.zh.ch



ADRESSEN DES ASTRA

Hauptsitz:

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Mühlestrasse 2
Ittigen
CH-3003 Bern
Telefon: 031 322 94 11
Fax: 031 323 23 03
info@astra.admin.ch

Postadresse
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

**Verkehrsmanagementzentrale
VMZ-CH**

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Verkehrsmanagementzentrale Schweiz
Rothenburgstrasse 15
6020 Emmenbrücke LU
Tel. 041 288 83 11
Fax 041 288 83 12
vmz-ch@astra.admin.ch

**Filialen der Abteilung Infrastruktur
(Bau, Ausbau und Unterhalt der
Nationalstrassen)****Westschweiz:**

Office fédéral des routes (OFROU)
Filiale d'Estavayer-le-Lac
Place de la Gare 7
CH-1470 Estavayer-le-Lac
Telefon: 026 664 87 11
Fax: 026 664 87 90
estavayer@astra.admin.ch

Bern/Wallis:

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Filiale Thun
Uttigenstrasse 54
CH-3600 Thun
Tel.: 033 228 24 00
Fax: 033 228 25 90
thun@astra.admin.ch

Zentral- und Nordwestschweiz:

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Filiale Zofingen
Brühlstrasse 3 (Einfahrt Ringier-Areal)
CH-4800 Zofingen
Tel.: 062 745 75 11
Fax: 062 745 75 90
zofingen@astra.admin.ch

Nordostschweiz:

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Filiale Winterthur
Grüezfeldstrasse 41
CH-8404 Winterthur
Telefon: 052 234 47 11
Fax: 052 234 47 90
winterthur@astra.admin.ch

Tessin/Graubünden

Ufficio federale delle strade (USTRA)
Filiale Bellinzona
Via C. Pellandini 2
CH-6500 Bellinzona
Telefon: 091 820 68 11
Fax: 091 / 820 68 90
bellinzona@astra.admin.ch

Internet:

www.astra.admin.ch
www.autobahnschweiz.ch
www.verkehrsdaten.ch
www.truckinfo.ch